X kadencja




# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja Infrastruktury**

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW TRANSPORTU KOLEJOWEGO (NR 5)**

z dnia 10 lipca 2024 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury

# – podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 5)

10 lipca 2024 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, obradująca pod przewodnictwem poseł **Barbary Oliwieckiej (Polska2050-TD)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła:

## – informację ministra infrastruktury na temat potencjału i perspektyw rozwoju kolejowych przewozów towarowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jakub Kapturzak** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikiem, **Adam Owsianik** główny specjalista w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Marcin Trela wice**prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Tomasz Mostowski** dyrektor Biura Strategii i Współpracy Międzynarodowej PKP Cargo SA, **Jerzy Pilawski** zastępca przewodniczącego Rady Sekcji Zawodowej NSZZ „Solidarność" PKP Cargo SA, **Sławomir Centkowski** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Wojciech Jurkiewicz** prezes zarządu Związku Niezależnych Przewodników Kolejowych wraz ze współpracownikiem, **Maciej Gładyga** dyrektor zarządzający Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Kamil Sikora** koordynator do spraw analiz Fundacji ProKolej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jarosław Żołądź** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Dzień dobry.

Szanowni państwo, z pięciominutowym opóźnieniem, ale rozpoczynamy drugie dzisiaj posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego.

Tematem przewodnim dzisiejszej podkomisji jest informacja ministra infrastruktury, ale również Urzędu Transportu Kolejowego, na temat potencjału i perspektyw rozwoju kolejowych przewozów towarowych.

Ja bardzo serdecznie witam zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury – pana Jakuba Kapturzaka, bardzo serdecznie witam wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego – pana Marcina Trelę, witam też przedstawiciela PKP Cargo – pana Tomasza Mostowskiego. Jest pan Tomasz, tak? Rozumiem, że trwa rada nadzorcza, prezes nie mógł przyjść. Witam specjalistę w Departamencie Infrastruktury NIK – pana Adama Owsianika. Witam też przedstawicieli – już nie będę wyczytywać wszystkich z imienia i nazwiska – strony społecznej, związków zawodowych, ale również i przedstawicieli izby gospodarczej, Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych. Mam taką gorącą prośbę do wszystkich państwa: każdy będzie mógł, mam nadzieję, zabrać głos w dzisiejszej dyskusji, więc będę prosiła o to, żeby się przedstawiać. Witam też oczywiście posłów, posłanki żywo zainteresowanych tematem, bo to jest temat, który wzbudza nasze emocje od początku.

I powiem tak: już na początku naszej kadencji, kiedy głównym problemem, pierwszym procedowanym na Komisji Infrastruktury, były oczywiście blokady przejść drogowych i wielkie kolejki na granicy polsko-ukraińskiej, wtedy już pojawiały się głosy,

że mówiąc o transporcie drogowym, o blokadach, nie możemy nie poruszyć transportu towarowego kolejowego. I ten temat również wybrzmiał, kiedy omawialiśmy sytuację PKP Cargo, która już nam zajmuje drugą podkomisję – i tych spotkań będzie jeszcze więcej, bo oczywiście to, co się dzieje w PKP Cargo, to, co się dzieje na drogach przewozów kołowych towarowych, to jest wszystko oczywiście połączone w jeden system, w którym swoją bardzo istotną część, ale niestety mniejszą, mają przewozy ładunków transportem kolejowym. Szanowni państwo – to jest nasze pierwsze spotkanie w tym cyklu – chciałabym dzisiaj usłyszeć, w jakim punkcie jesteśmy, jakie są problemy i dokąd zmierzamy. Założę się, że na tej sali wszyscy zgadzamy się co do jednego – trzeba rozwijać przewozy transportu kolejowego towarowego. To jest priorytet, który wynika nie tylko z nałożonych na nas pewnych zobowiązań unijnych, ale również z tego, że my sami widzimy taką potrzebę w tym kierunku; jest to też wpisane w strategię rozwoju naszego państwa i myślę, że to jest bezdyskusyjny cel, do którego powinniśmy dążyć.

Proponuję taki porządek prowadzenia tej rozmowy – na początek poproszę pana Marcina Trelę o przedstawienie takiego ogólnego zarysu, jak wygląda sytuacja przewozów ładunków transportem kolejowym w Polsce. Tutaj słówko zamieniliśmy, że są też znane dobre praktyki z krajów europejskich – albo też złe – słówko też o tym prosilibyśmy powiedzieć. Następnie chciałabym oddać głos stronie społecznej, żeby faktycznie wybrzmiały te problemy, z którymi się państwo mierzycie, i strona rządowa, a następnie myślę, że posłowie i wszyscy obecni włączą się do dyskusji – i tutaj będę chciała, żeby to podsumowanie strona rządowa na koniec nam przedstawiła, bo chciałabym, żeby z tych posiedzeń podkomisji wyszła taka swoista mapa, co powinniśmy zrobić, w jakim kierunku iść, jakie kamienie milowe powinniśmy sobie wyznaczyć, żeby faktycznie realnie zwiększać udział transportu towarowego kolejowego.

Żeby nie przedłużać, to ja od razu oddam głos panu wiceprezesowi Urzędu Transportu Kolejowego – panu Marcinowi Treli. Bardzo proszę.

**Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Marcin Trela:**

Dziękuję, szanowna pani poseł.

Szanowni państwo, szanowne panie posłanki, szanowni panowie posłowie, bardzo dziękujemy za zaproszenie na dzisiejszą podkomisję. Bardzo się też cieszę, że w tym budynku, w tym miejscu, nie tylko na konferencjach, nie tylko w Urzędzie Transportu Kolejowego, na zespole stawkowym działającym przy prezesie Urzędu Transportu Kolejowego, poruszamy niezwykle ważny temat, czyli temat transportu i roli kolei w przewozie ładunków. Bo jak doskonale państwo wiecie – jesteście też uczestnikami tego rynku – na rynku przewozów pasażerskich pewnie jest jeszcze wiele do zrobienia, ale naprawdę ta sytuacja wygląda pozytywnie, są kolejne rekordy, mamy nowoczesny tabor, coraz więcej pasażerów na kolei, natomiast w przewozie ładunków towarów nie jest tak, jak byśmy pewnie wszyscy tu obecni chcieli. To ciało też może zaproponować czy wypracować konkretne rozwiązania.

Ja przytoczę kilka takich danych, jako że UTK poza tym, że jest władzą bezpieczeństwa, jest też umocowanym na podstawie właściwych dyrektyw regulatorem rynku oraz podmiotem, który zbiera i analizuje dane na temat rynku transportu kolejowego. Proszę państwa, ostatnio z racji tego, że przypada dwadzieścia lat Polski w Unii Europejskiej, przygotowaliśmy też taki dokument, jak to się polska kolej przez dwadzieścia lat zmieniała i oto w 2004 r. na polskim rynku funkcjonowało 45 podmiotów posiadających licencję przewoźnika kolejowego. Na koniec 2023 r. to było 126 podmiotów. Na tym rynku, o którym dzisiaj rozmawiamy, wydanych aktywnych licencji na dzień dzisiejszy jest 105. I tutaj też w 2023 r. wpłynęło 30 nowych licencji. Wydaliśmy 16 nowych licencji. W 2024 r. wydaliśmy już 10 nowych licencji, czyli od stycznia do dzisiaj w zakresie przewozów towarów wydano 10 licencji. Więc jeżeli tutaj będą też pytania, to chętnie opowiem, jak to wygląda w zakresie masy towarów, pracy przewozowej, czyli tych danych, które są pewnym odnośnikiem.

Ta dysproporcja pomiędzy transportem przewozu koleją a przewozu drogowego to jest przepaść. To nawet nie jest różnica, to jest ilokrotność. Ale jak to wygląda w danych dotyczących samej masy ładunków – w ostatnim roku tak naprawdę, za który mamy

dane, w 2023 r., polska kolej obsłużyła 230 mln t ładunków. Jak odniesiemy to do przewozu drogowego, to są wartości X razy większe. To jest też tak, że ostatnie czasy były czasami trudnymi z uwagi na covid, pandemię, sytuację za naszą wschodnią granicą. Ale to też nie jest tak, że ten poziom, jeżeli odniesiemy się znowu do 2004 r., różni się w sposób dramatyczny czy drastyczny, bo pomimo spadków, które były w 2022 r., 2024 r. pokazuje, że część ładunków wraca, ale nie w takim wariancie, w jakim byśmy chcieli. Podobnie jest z pracą przewozową – 61 mld tkm; w 2004 r. to było 50 mld tkm, więc ta praca wzrasta, ale znowu nie tak, jak byśmy chcieli.

Oczywiście, jeżeli mówimy o Polsce, to też trzeba patrzeć na to, co się dzieje w Europie. I Polska w zakresie masy pracy to jest trzecie miejsce w Europie; pracy przewozowej – to jest drugie miejsce, po naszych sąsiadach z Niemiec, więc ten potencjał naszego rynku z uwagi na wielkość kraju, na wielkość sieci niewątpliwie jest duży, więc z samych danych statystycznych mamy drugie, trzecie miejsce w zależności, czy liczymy to masą, czy pracą. Natomiast już w wartościach takich bezwzględnych widzimy, że nasi sąsiedzi nam zdecydowanie odjeżdżają i tu są potrzebne konkretne rozwiązania nie tylko takie miękkie, ale być może – albo nawet jesteśmy przekonani – twarde rozwiązania legislacyjne wspierające rozwój transportu kolejowego. Jeżeli chodzi o udział transportu kolejowego, to w Polsce to jest 23% udziału. Średnia europejska jest 18%, więc też wydawałoby się, że nie wyglądamy źle, ale jeżeli wrócimy znowu tak naprawdę do początku lat 2000., to ten udział był, powiedzmy, pół na pół. Dzisiaj to jest 23% – to jest ciągle mało.

Jak się kształtują koszty – bo to też jest w działalności przedsiębiorców to, co waży tak naprawdę na działalności przedsiębiorców kolejowych. Zebraliśmy te dane spośród wszystkich przewoźników i 25% to są koszty pracownicze, usługi obce – 23,7% i coś, co dzisiaj budzi duży problem, rozgrzewa emocje i jest jakby problemem, czyli paliwa i energia trakcyjna – to jest 13,4%, to jest trzecia pozycja. Na czwartej pozycji są stawki dostępu, których udział od lat, według naszych danych, spada. Jeżeli chodzi o średnią prędkość dla pociągów towarowych, na podstawie SEPE, czyli takiego systemu PKP PLK, średnia prędkość dla pociągów towarowych, to jest 29 km/h. Jeżeli chodzi o pociągi intermodalne – 35 km/h i tutaj znowu mowa i dyskusja o szybkich pociągach intermodalnych nie jest bez przyczyny potrzebna, bo to jest ten potencjał polskiej… 35 km/h, tak. Ona jest większa niż pociągów towarowych zwykłych, ale dalej to jest przepaść i to jest ten potencjał, to są te zasoby, które powinniśmy jako polska kolej wykorzystać do tego, żeby ta kolej była konkurencyjna i atrakcyjna dla klientów, a przede wszystkim – żeby była elastyczna, bo dzisiaj jedną z wielu bolączek, o których będziecie państwo mówili, jest brak elastyczności kolei w Polsce, ale też kolei w Europie, wobec klientów. Tym działaniom my się przyglądamy też, jak to wygląda.

Zebraliśmy takie dane od naszych koleżanek i kolegów z Europy, co oni robią, żeby było lepiej na kolei, jakie działania podejmują, jakie są ulgi. Opracowujemy taki raport, też z państwem się nim niebawem podzielimy. Odpytaliśmy kilka krajów, takich jak Włochy, Niemcy, Austria, Słowenia, Czechy, Hiszpania, jak to jest u nich, jak to wygląda w tych krajach, jakie działania, czy to miękkie, czy to twarde, można podjąć. My też w ramach zespołu stawkowego działającego przy prezesie UTK spotykamy się z wieloma organizacjami społecznymi i też tam mocno pracują wszyscy na ten temat, żeby wypracować rozwiązania legislacyjne, zmiany przepisów, na przykład wsparcie w zakresie ulg dla pojazdów nie tylko wyposażonych w ETCS, co jest bardzo ważne, ulg środowiskowych, ulg dla pociągów intermodalnych. Też kwestia taka dyskutowana na forum europejskim – preferencji przewozu albo też nakazu dla przewozu określonych rodzajów ładunków, na przykład odpadów, koleją albo też przewozu określonych ładunków powyżej jakiegoś kilometra właśnie koleją, bo są to ładunki. Mowa o wspieraniu czegoś, co dzisiaj na polskiej kolei jest rzadkością – jeżeli pojedziemy na przykład do Austrii czy do Szwajcarii – ładunków rozproszonych, przesyłek jednowagonowych, przesyłek pocztowych. Więc tutaj jest wiele takich rozwiązań. My tym materiałem się podzielimy z państwem, jak to właśnie robią nasi sąsiedzi z innych krajów, bo tak jak udział kolei… Mamy oczywiście cele, do których dążymy, ale jest konieczne wsparcie i te nasze dane też pokazują jakby, że o ile w zakresie przewozów pasażerskich nasi pasażerowie czy my chętnie korzystamy z nowoczesnego taboru i infrastruktury, o tyle przewóz towarów…

Bo też tutaj powszechnie rozmawiamy, że udział przewozów intermodalnych w udziale przewozów ogółem towarów oscyluje w zakresie 12–14% i rośnie. Oczywiście 2022 r. był takim złym okresem, kiedy ten udział spadał, ale w 2024 r. nam rośnie i zastanawiamy się, czy to dobrze, czy to znaczy, że Małaszewicze się ruszyły – to znaczy, że sporo więcej jest tych towarów. Niby tak, ale nie do końca tak – udział towarów rośnie, bo masa spada, więc ten wskaźnik też jest złudny i to też nie o to chodzi, żeby tylko statystycznie pokazywać, więc dążenie na przykład do tego, żeby z tych 230 mln t ładunków przełożyć to na 250 i kolejne, to są działa nie tylko takie miękkie, ale i twarde, legislacyjne niezbędne do tego. My też zgłaszaliśmy do ministerstwa swoje propozycje zmian do ustawy.

Więc może to jest taka pokrótce klisza. Jeszcze ciekawostka – niestety twarde dane pokazują, że rynek się zmienia, ponieważ przewóz towarów koleją to towary masowe i przez lata tak naprawdę ten udział wskaźnika, który zajmował pierwsze miejsce, czyli węgla, początkowo 50–60% – to oczywiście spadało, ale jeżeli dołożymy do tego rudy, kruszywa, to było 50–60% tego tortu do przewiezienia. Z danych, które mamy za ten rok do maja, to pierwszy raz w historii udział węgla w całym tym koszyku towarów to jest już mniej niż 30%, więc jeżeli patrzymy, że część przewoźników towarowych ma duże spadki, to dlatego też, że jeżeli patrzymy rok do roku, na przykład 17% mniej węgla było przewiezionego w tym zakresie i to też zmierzanie do tego i dyskusja, czym zastąpimy węgiel, czym zastąpimy kruszywa, które mają duży udział w tym koszyku przewożonych towarów, jak się zachowamy w zakresie dowozu i wywozu kontenerów, które są i będą, z polskich portów, jak będziemy wywozili czy wspomagali transport kontenerów z Małaszewicz, czy te dysproporcje, które są dzisiaj, ile wyjeżdża z Małaszewicz drogą, a ile wyjeżdża koleją – czy Małaszewicze to jest ten szlak – niektórzy mówią: jedwabny szlak – na Chiny, czy jest to dobrym rozwiązaniem. I tutaj bardzo dobry wskaźnik, że ilość naczep w przewozie towarów koleją zdecydowanie wzrasta, to jest prawie 50 tys. naczep za poprzedni rok. To jest prawie 45% rok do roku ilości naczep i to jest też droga, którą powinniśmy dążyć do tego, żeby ten wzrost udziału kolei wzrastał. Bo czy dobrym rozwiązaniem jest, żebyśmy w zakresie tranzytu… Pytanie, na ile to jest korzystne. Było tak, że tranzyt wjeżdża na wschodzie, przejeżdża prze Polskę i jedzie na przykład na zachód – i czy nie mógł albo nie powinien na przykład w większości być transportowany drogą kolejową? Jest to jedno z możliwych rozwiązań. Austriacy na przykład przy Innsbrucku czy przy innych rozwiązaniach promują, a wręcz nakazują tego typu działania. Tu oczywiście potrzebnych jest wiele inwestycji, bo sama infrastruktura kolejowa się modernizuje, musi być tabor, musi być też miejsce, gdzie ten ładunek będzie załadowany albo wyładowany, czyli wsparcia bocznic kolejowych, w którym też pewnie będziemy…

A więc tak pokrótce wyglądają te dane kolejowe. Mamy też dane oczywiście na temat taboru – jaki tabor jest, jak musi być zmodernizowany, jakie są lokomotywy. Wcześniej to były tylko lokomotywy spalinowe, elektryczne – mamy lokomotywy dwusystemowe. To też dobrze. Oczywiście koszty, wyzwania.

Pani przewodnicząca, jeżeli byłyby jeszcze dodatkowe pytania, to chętnie się z nimi podzielimy. Bardzo dziękuję w tej chwili.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Dziękuję ślicznie.

To było bardzo ogólne wprowadzenie do tematu, bo tych szczegółów jest bardzo dużo. Na pewno to, co wybrzmiewa – mamy ogromny potencjał, który jest absolutnie niewykorzystany od lat. Jest ta duża dysproporcja pomiędzy transportem samochodowym a kolejowym. Bardzo żałuję, że nie ma tutaj z nami przedstawiciela Polskich Linii Kolejowych, bo o tym pan nie wspomniał, ale to też jest bardzo ważny czynnik, czyli opłaty za wykorzystanie torów kontra brak praktycznie opłat drogowych. To też jest wątek, który trzeba poruszyć.

Ja sobie chciałabym to uporządkować i państwa wypowiedzi podzielić też – zaraz oddam głos – na dwie grupy, czyli na zmiany, które muszą zajść w infrastrukturze, w inwestycjach, co jest konieczne, bo prędkość przewozów towarowych jest absolutnie niekonkurencyjna. I drugie – oczywiście czynniki polityczne, legislacyjne, czyli też to,

co my możemy tutaj zrobić, wsparcie, w tym również wsparcie rządowe, tego rynku. I w taki sposób będę chciała sobie uporządkować to zadanie. Myślę, że ten pierwszy etap dzisiejszego spotkania to jest ta pierwsza, podstawowa diagnoza. To będzie punkt wyjścia, a potem możemy się zastanawiać, co z tym zrobić.

Teraz tak, zgłaszają się nam posłowie. Czy będzie w porządku, panie pośle – tu się zwracam do pana posła Bartosza Zawiei – jak najpierw oddamy głos przewoźnikom i stronie społecznej, żebyśmy po prostu usłyszeli konkretne bolączki, a potem się odniesiemy my, dobrze? Bardzo proszę, proszę się przedstawić. Tu pan się zgłaszał, tak? A, to przepraszam, tutaj mówię do pana z PKP Cargo. Proszę, oddaję głos panu przedstawicielowi PKP Cargo, panu Tomaszowi Mostowskiemu.

**Dyrektor Biura Strategii i Współpracy Międzynarodowej PKP Cargo SA Tomasz Mostowski:**

Dzień dobry. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, Tomasz Mostowski, dyrektor Biura Strategii i Współpracy Międzynarodowej PKP Cargo.

Ja pozwoliłem sobie, za zgodą pani przewodniczącej, rozłożyć przed częścią z państwa – niestety nie miałem wystarczającej liczby kopii – wykres, który przygotowaliśmy sobie dzisiaj rano, żeby zobrazować sytuację, w której jesteśmy. Wydaje się chyba, że słowo „tragiczna", jeżeli chodzi o konkurencję międzygałęziową, to jest naprawdę takim dobrym słowem, bo stan branży przewozów towarowych jest tragiczny.

On obrazuje wiele rzeczy. Nie tylko to, że wszelkie wzrosty tak naprawdę w transporcie lądowym konsumowane są przez transport ciężarowy, ale pokazuje też skalę, i tu jest pytanie, działalności wsparcia państwa albo braku działalności wsparcia państwa dla kolejowych przewozów towarowych, czego efektem jest, powiedzmy, w miarę constans, stała wielkość przewozów – od 220 do 260 mln t. I to generalnie przypada na tych stu kilku przewoźników, którzy co do zasady gryzą się między sobą, bo jak widać, nie odbierają nic transportowi drogowemu. Przyczyn jest wiele, natomiast ja może bardziej skupiłbym się na zaproponowaniu pewnego rozwiązania, które od jakiegoś czasu w PKP Cargo proponujemy, dlatego że wydaje mi się, że sytuacja dorosła do tego, że jakby zapomnieliśmy o starych metodach wsparcia tego typu przewozów czy braku ich wsparcia, bo sytuacja pokazuje, że jakby efekty przez ostatnie dwadzieścia lat są takie same i chyba w zasadzie dużą nieroztropnością byłoby oczekiwać innych zupełnie efektów w przyszłości, skoro będziemy stosować te same metody.

Więc jako przedstawiciel spółki chciałbym w ogóle zaproponować pracę nad zupełnie nowym rozwiązaniem, jakim jest budowa krajowego systemu przewozu naczep, bo te naczepy, jak doskonale widać na przedstawionym wykresie, który jest przed państwem, te wszystkie ładunki uciekły z kolei na drogi po prostu w naczepach. Jest to propozycja, która jest o tyle fundamentalna dla całej branży, że przede wszystkim mogłaby udrożnić drogowe przejścia graniczne właśnie z tych kolejek samochodów, o których pani przewodnicząca wspomniała, czyli cały tranzyt moglibyśmy przełożyć w tej sytuacji na pociągi, platformy. Cały tranzyt, który tak naprawdę za półdarmo przejeżdża i rozjeżdża te nasze drogi wybudowane za ciężkie miliardy złotych. Moglibyśmy rzeczywiście zacząć pobierać opłaty przynajmniej za korzystanie z infrastruktury. Państwo tak czy siak będzie musiało do tego dołożyć, bo albo zacznie rozbudowywać drogi, co jest tendencją w mojej opinii niekorzystną, albo zacznie na poważnie wspierać towarowy transport kolejowy.

Pozwolę sobie jeszcze krótko powiedzieć, jak wygląda budowa takiego systemu z punktu widzenia przepisów unijnych. Jesteśmy świeżo po przyjęciu przez Parlament Europejski i Radę Europejską rozporządzenia w sprawie wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci korytarzy transportowych. To jest z tego miesiąca, świeżo przyjęte rozporządzenie, które obliguje wszystkie państwa członkowskie do tego, aby zgodnie z tym dokumentem rozwijać swoją sieć transportową i te części korytarzy, które są na ich terytorium, tam się pojawia taka nowa kategoria węzłów miejskich. W tych węzłach miejskich, których jest w Polsce 29, zgodnie z tą dyrektywą państwo członkowskie musi zbudować terminale multimodalne towarowe, które umożliwiałyby przeładunek wszystkich rodzajów intermodalnych jednostek ładunkowych, czyli naczep,

kontenerów, nadwozi wymiennych. I co do zasady jako państwo jesteśmy zobligowani już rozporządzeniem unijnym do tego, żebyśmy taką infrastrukturę budowali.

Ale czymś te terminale musimy zapełnić, w związku z tym KE wychodzi nam naprzeciw i obecnie są ogłoszone rozporządzenia KE, która uznaje niektóre kategorie pomocy w sektorze transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej i transportu multimodalnego za zgodne z rynkiem wewnętrznym, czyli KE zmienia całkowicie paradygmat, w którym się poruszaliśmy, i od momentu przyjęcia tego rozporządzenia, które jest konsultowane, będzie możliwe zgodnie z prawem unijnym dotowanie przewozów, w tym nowych połączeń operacyjnych w przewozach towarowych, oraz wsparcie inwestycyjne na zakup taboru dla przewoźników kolejowych.

Dlatego zachęcam wszystkich tutaj, jak siedzimy i komu leży na sercu dobro polskiej kolei towarowej, do konsultacji i do zapoznania się z tą propozycją, bo to jest zupełnie, tak jak mówię, nowy sposób myślenia Komisji i nowy sposób, który będzie się na kraje członkowskie rozlewał. Daje to rozporządzenie zupełnie nowy wachlarz możliwości dla państwa członkowskiego do tego, żeby zgodnie z traktatami wspierać kolejowe przewozy towarowe, nawet bez konieczności notyfikacji tej pomocy publicznej. Do tego oczywiście Komisja wydała projekt wytycznych w sprawie pomocy państwa dla transportu lądowego, czyli my zgodnie z prawem unijnym niedługo będziemy mogli po prostu jako państwo legalnie wspierać, udzielać pomocy publicznej na organizację tego typu przewozów, czyli przewozów świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, a sam system przewozu naczep w takim bardzo uproszczonym założeniu polegałby po prostu na wybraniu określonych lokalizacji, na początku granicznych, i umożliwieniu po prostu tranzytu tych naczep na platformach kolejowych, co oczywiście mogłoby rozwinąć sam rynek, na pewno rozwinęłoby sam rynek przewozów towarowych.

W dalszej kolejności też moglibyśmy jako państwo w końcu wykształcić własne możliwości budowy tego typu taboru obsługującego ten cały system, no i nie mówiąc tutaj już o tym, żeby po prostu kolejarze mieli pracę – dla mnie jako przedstawiciela przewoźników… Więc jest to taki program. Zachęcam państwa, jeżeli ktoś będzie ciekawy szczegółów, my pracujemy już bardziej nad tymi prawnymi możliwościami, to przekazujemy na bieżąco do Ministerstwa Infrastruktury, tak żeby wszyscy mieli pełen dostęp do informacji. Wydaje mi się, że te akty prawne już w tym momencie pokazują, że będziemy mieć za kilka miesięcy taką prawną możliwość i żal rzec nawet, żebyśmy nie wykorzystali też możliwości. To tyle, jeżeli chodzi o pomysły na to, na co kolej towarowa mogłaby się przestawiać po tym, jak ten węgiel i to kruszywo, które troszeczkę dłużej na pewno będziemy wozić… na czym przewoźnicy kolejowi mogliby się zacząć fokusować, jeżeli chodzi o przyszłość.

Bo w tym momencie główną przeszkodą w naszej ocenie jest niestety ta konkurencja z transportem kołowym, a nie konkurencja z przewoźnikami towarowymi. Na tym, uważam, w pierwszej kolejności powinniśmy się skupić. Ta konkurencja jest w tym momencie nie tyle zachwiana, ile ona nie funkcjonuje. Stawki dostępu tak naprawdę, jeżeli chodzi o dostęp do infrastruktury – to będzie wielokrotnie tutaj padać – są kilkukrotnie niższe, o ile w ogóle istnieją, bo na dużej części dróg krajowych… Ja zaraz posłużę się danymi. To jest dosłownie kilka procent dróg, po których mogą się poruszać auta ciężarowe, obłożonych opłatami za dostęp do infrastruktury. Przewoźnik kolejowy, przypominam, płaci za każdy przejechany kilometr, za każdy postój na torach stacyjnych. My jesteśmy obciążeni przez zarządcę infrastruktury – w przypadku PKP Cargo to jest plus minus 12% za ostatni rok naszych kosztów. Więc przede wszystkim tutaj – jeżeli chodzi o pierwsze wyrównywanie, to są stawki dostępu do infrastruktury. Po drugie, udrożnianie korytarzy transportowych, tak aby one zachowywały na całym ciągu swojej długości jednolite parametry techniczne. Bo tak naprawdę to, że my udrożnimy dostęp do portów… To jest bardzo ważny element, bo niedługo będziemy mieli rozbudowany terminal Baltic Hub w Gdańsku, będziemy mieli port zewnętrzny w Gdyni, będziemy mieli terminal kontenerowy w Świnoujściu – i my tak naprawdę, jak wyjedziemy poza obszar zarządu portów, to po prostu blokujemy tymi kontenerami całą sieć kolejową. Więc sprawny transfer tych kontenerów dalej, nie tylko na południe Polski, ale przede wszystkim na kraje z nami sąsiadujące, bo my tych terminali też nie zapełnimy,

jeżeli będziemy walczyć o rynki południowe. To jest ogromnie istotna kwestia. Na tę chwilę wszystko.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Dziękuję ślicznie.

Ja bym chciała, żeby potem przedstawiciele ministerstwa odnieśli się i do implementacji tej dyrektywy, i również do tej propozycji budowy systemu przewozu naczep. Wiem, że tutaj ta propozycja została złożona do Ministerstwa Infrastruktury, tak że też poproszę, żeby się do tego odnieść. Na poprzedniej podkomisji, o 9:30, pan Grzegorz Samek poruszył ten wątek wsparcia, podając przykład Niemiec, które dofinansowały przewozy towarowe – 1,7 mld euro – więc możliwości prawne są, a bez wsparcia na pewno się nie uda.

O głos poprosił – i bardzo chętnie oddam – pan Adrian Furgalski, prezes ZDG TOR. Bardzo proszę.

**Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:**

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Do tej kartki którą tutaj dostaliśmy, która pokazuje masę, jak to jest mocno rozwarstwione, jeżeli idzie o kolej i transport drogowy. Jak patrzyłem, to chyba jest tylko jeden przedstawiciel przewoźnika, nie wiem, czy to potwierdzi, ale jak rozmawiałem z kilkoma niezależnymi, to mówią zresztą, że troszkę mamy wzrost za kwiecień i maj, ale generalnie pierwszy kwartał to był duży spadek, jeśli idzie o przewozy – więc przy utrzymaniu tej tendencji to niektórzy uważają, że nawet zejdziemy poniżej 200 mln t w przewozach rocznie.

Na tej wspomnianej podkomisji o 9:30 pani senator Górska była taka zdziwiona, że w PKP Cargo – tutaj mówimy cały czas o cięciu kosztów – nie ma nic o wygrywanych przetargach, a przecież udział kolei powinien rosnąć. Tak, rzeczywiście rośnie we wszystkich dokumentach na papierze, natomiast w rzeczywistości – nie. Ja pomijam takie zachwiania, które zapewne są spowodowane wojną i to, że rola kolei wzrosła, ale jak popatrzymy na inny wskaźnik, z kolei na pracę przewozową, to jak wchodziliśmy do UE, to udział kolei był na poziomie ok. 23% – teraz spadł do 12%. A drogi z 52% na 81% (ja to zaokrąglam).

Teraz to, co rynek od lat podaje, co powinno się zmienić, to jest, począwszy od kwestii nakładów na infrastrukturę, bo to zaczyna się takie koło samonapędzające – jak jest coraz lepsza infrastruktura drogowa i coraz szybciej przedsiębiorcy są w stanie dostać lepsze drogi, to ten ruch na pewno też jest dzięki temu bardziej pobudzony. Dzisiaj jakby popatrzeć na wszystkie programy rządowe, z poziomu rządu, ja nie mówię o tym, co wydają samorządy, ale także uwzględniłem tutaj Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, czyli jakiś strumień pieniądza, który jest skierowany z rządu do samorządów, to na dzisiaj wartość tych programów to jest 430 mld zł. Kolej – 236 mld zł. Przy czym też jest taka ważna sprawa – jeżeli idzie o program wzmacniania krajowej sieci drogowej, utrzymania, mamy tutaj 58 mld zł, ale to rzeczywiście idzie na sieć drogową, natomiast jeżeli mamy program wsparcia infrastruktury kolejowej, wart 49 mld zł, to tak mniej więcej – nikt tego nie chce zapisać wprost, ale jedna trzecia idzie na utrzymanie sensu stricto, a reszta to są pensje, rachunki. Drogowcy mają to zupełnie inaczej zapisane w ustawie i potem rzeczywiście są takie konsekwencje, że chociażby poprawiliśmy – i świetnie – dostęp do portu w Trójmieście, ale potem, jak się wjeżdża na sieć kolejową, to można powiedzieć, że ten pociąg towarowy bardziej stoi niż jedzie, bo jest bardzo dużo wąskich gardeł i z tą przepustowością, z koniecznością przepuszczenia pociągów pasażerskich wiadomo, jak jest. Ta niska prędkość średnia plus wskaźnik punktualności, chociażby te 29 km/h podane – to oznacza niezrealizowanie celu KPK, który zakładał do 2023 r. 40 km/h. To i tak jest żenujące w stosunku do…

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

To jest średnia krajowa przewozu kolejowego?

**Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:**

Towarowego, tak. Tutaj nie uwzględnia to też… Nieosiągnięta, nie została osiągnięta. Jest 29 km/h za ubiegły rok plus trochę więcej, jeżeli idzie o przewozy intermodalne.

Też pokazujemy, że…

**Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Jakub Kapturzak:**

Przepraszam bardzo, że przerywam, żeby wszyscy to wiedzieli – to jest średnia handlowa, czyli że jeżeli pociąg na przykład stoi sześć godzin, bo nie ma dla niego szlaku, a pozostałą część jedzie na przykład 60 km/h, bo to jest pociąg wypełniony węglem, to dlatego dochodzimy do 29 km/h. Średnia handlowa w Niemczech jest w granicach 50 km/h. Oczywiście, że to jest skandaliczne, natomiast miejmy ten punkt odniesienia. Dziękuję bardzo i przepraszam.

**Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:**

I tutaj my zwracamy też uwagę, że ta sytuacja, która przez wiele lat coraz bardziej właśnie faworyzowała drogi – dzisiaj transport kolejowy rzeczy – przed tym, co planuje PKP Cargo – to ok. 27 tys. osób zatrudnionych. Tylko 0,3% PKB, 11 mld zł przychodów. Transport ładunków plus też spedycja to jest prawie 1 mln zatrudnionych, czyli bardzo dużo więcej – aż 7% PKB, przychody 375 mld zł. Więc też widać, gdzie jest zainteresowanie, jeżeli idzie o podejmowanie decyzji i tu właśnie teraz nieśmiertelny temat stawek, o którym rozmawiamy od lat. I tutaj była rzeczywiście podana ta kwestia, ile w kosztach stanowią stawki przeciętnie u przewodnika. Zazwyczaj politycy, jak są w opozycji, to mówią: absolutnie te stawki powinny być obniżone. Jak przechodzą do takich, którzy mogą podjąć decyzję, czy udać się na ul. Świętokrzyską do Ministerstwa Finansów, to mówią, że: tak naprawdę przesadzamy, jeżeli idzie o znaczenie tych stawek, jakby to obniżyć, to nie wiadomo, co przedsiębiorcy z tym zrobią.

Postulaty, które były zgłaszane już w trakcie pandemii, a wtedy Komisja Europejska pozwalała na bardzo mocne obniżenie stawek za dostęp, były takie, żeby przynajmniej o połowę obniżyć. To jest koszt 1 mld zł. Czy to jest dużo? Też sobie policzyłem w stosunku do aktualnych wartości PKB. Koszty zewnętrzne transportu drogowego – tylko na to nikt nie zwraca uwagi – to jest 200 mld zł rocznie. A my tu mówimy o raptem 1 mld zł, który by wsparł kolej. Te stawki są też źle liczone. Tutaj jest Maciej Gładyga – trzy bodajże już wyroki sądowe zapadły. PKP PLK nic sobie z tego nie robi, dalej te stawki są liczone z uwzględnieniem kosztów, które zgodnie z prawem tam nie powinny być liczone. Też ten system stawek na pewno nie motywuje do tego, żeby przewozy wzrastały.

Przepustowość – ja mówiłem, bo z jednej strony to są jakieś takie duże inwestycje i zazwyczaj na nie czekamy latami, ale wydaje się, że też mniejsze takie prace udrożnieniowe PKP PLK powinny pomóc. No i właśnie jest ta kwestia stawek, jeżeli idzie o drogi. Tutaj w przypadku sieci kolejowej można powiedzieć, że tak mniej więcej jest tyle samo, 19 tys. do 19 tys. km dróg krajowych. Ostatnie rozszerzenie systemu płatności to był 2017 r. i to jest niecałe 3,7 tys. km. Potem jedną z obietnic, kamieniem milowym w KPO było, jeśli dobrze pamiętam, że wrzucimy 1440 km od razu autostrady, drogi ekspresowe, ale dla samochodów ciężarowych, nie dla osobowych, a potem każdy kolejny odcinek autostrady czy drogi ekspresowej będzie do tego sytemu włączany. Minister Malepszak mówił, że być może z dniem 1 stycznia przyszłego roku ten kamień milowy zostanie zrealizowany. Generalnie, jak się coś mówi o tym, żeby te koszty korzystania z infrastruktury zostały zwiększone w przypadku przewoźników drogowych, to mówi się, że przecież są trudne czasy, wysoka cena paliwa, inflacja i oni są tacy biedni. Nikt jakoś tak nie mówi o tym, że przewoźnicy towarowi też żyją w kraju, w którym jest taka czy inna inflacja. Więc tutaj wydaje mi się, że takie ruchy dotyczące, raz, wzrostu czy urealnienia tych kosztów ponoszonych przez transport drogowy są ważne, ale także dopóki ta infrastruktura jakościowo się nie poprawi, no to pytanie, czy obniżenie tych stawek nic by nie dało. Bo jeżeli nie, no to pytanie, czym mamy dzisiaj zachęcić, jak jakość infrastruktury jest fatalna pod względem czasu, kiedy ten ładunek ostatecznie, jak już tam wszystko – postoje nie postoje – wliczymy, czy to jest atrakcyjne dla klienta. Bo to nie węgiel, który, można powiedzieć, wszystko jedno, ile jedzie, ale transport, który jak mówimy, ma zastąpić węgiel. A tutaj znowu oczywiście jakieś kłamstwa, że do 2050 r. będziemy fedrować. Wydobycie węgla w pierwszym kwartale spadło o 21% i raczej rosnąć nie będzie.

Tu właściwie też wszyscy się zgadzamy, że przewozy intermodalne to powinien być ten ładunek przyszłości, zwłaszcza że porty morskie sobie dobrze radzą. Planujemy ich rozbudowę.

I może ostatnia taka rzecz – w ramach niewielu jakichś systemów wsparcia, które są… Chociaż mamy oczywiście niższe stawki dla transportu intermodalnego, też były postulaty, żeby to zapisać ustawowo i żeby była większa zaplanowana kwota też w budżecie, chociaż zazwyczaj było tak, że jak brakowało tych pieniędzy, to było ich dosypywanie. Ale jest taka kwestia, że od 1 stycznia 2023 r., potem to przesunięto na 2024 r. – teraz nie ma przesunięcia, co prawdopodobnie oznacza likwidację – terminale intermodalne mogłyby korzystać ze zwolnienia, jeżeli idzie o podatek od nieruchomości. Tu oczywiście ja nie pamiętam, jakie to były koszty, które budżet państwa dla samorządów miałby zwracać. Problem polegał na tym, że ten projekt wsparcia wciąż nie doczekał się akceptacji ze strony KE. Notyfikacja trwa, ale wynika w tej chwili z tego, że Ministerstwo Finansów jest jak gdyby zmęczone tą procedurą i w ogóle zamierza z tego zrezygnować, więc nawet taka niewielka ulga w podatku od nieruchomości – czy wielka, czy niewielka, to w zależności od gminy i od wielkości tego terminala – też miałaby od przyszłego roku wypaść. Pytanie, czy rzeczywiście to będzie miało miejsce. Dzięki.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Dziękuję ślicznie.

I bardzo proszę do głosu – proszę nam się przedstawić – tutaj panowie. I zaraz oddam głos posłom.

**Dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych Michał Litwin:**

Dzień dobry państwu. Michał Litwin, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych oraz Pracodawcy RP.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie, szanowni państwo, kilka uwag. Po pierwsze, my rozmawiamy o przewozach towarowych, o ich sytuacji, ale żeby dobrze porozmawiać o tej sytuacji, musielibyśmy mieć dobrze zdefiniowane cele, tzn. co my chcemy albo co kiedyś chcieliśmy osiągnąć. Są formułowane cele w sposób miękki, tak jak tutaj Adrian Furgalski mówił, w strategii zrównoważonego transportu, w Green Deal, w „Fit for 55”, w białej księdze z 2010 r. – tam się często przewija taka liczba, że 30% towarów do 2030 r. i 50% do 2050 r. powinno trafiać na kolej. Ale to nie są w żaden sposób wiążące na poziomie poszczególnego państwa członkowskiego liczby, to są pewnego rodzaju wytyczne. Na poziomie Polski nie mamy celu. Jest, jak jest. Jest strategia zrównoważonego transportu i jak rozmawiałem z osobami, które ją współtworzyły, a w strategii tej są zawarte liczby takie, że jeśli nawet w scenariuszu najbardziej optymistycznym dla kolei ten udział kolei będzie delikatnie, o 0,1%, ale spadał, czyli trochę nam wzrośnie, ale na drogach wzrośnie jeszcze bardziej… Taka jest oficjalna strategia, w związku z czym, jakby – nie daj Boże – kolei wzrosło, to ktoś może być rozliczany z drugiej strony, że transportowi drogowemu spadło, tak przewrotnie mówiąc. Oczywiście można mówić, że to są obiektywne prognozy, a nie cele, ale to trochę powinno być pewnie inaczej tutaj formułowane. Powinniśmy mieć cele.

Przekazaliśmy niedawno panu ministrowi Piotrowi Malepszakowi postulaty branży przewoźników towarowych. Jest ich ok. 37 – są bardzo strategiczne i bardzo operacyjne, różnego rodzaju. Widzimy też, że niektóre z nich są już po cichu po prostu realizowane i za to bardzo dziękujemy. Tutaj dla państwa posłów chciałem powiedzieć o dwóch czy może trzech takich kluczowych postulatach, takich bardziej strategicznych, żeby tu nie zanudzać o sprawach operacyjnych z PLK.

Stawki dostępu – to już padło. Dziękuję tutaj przedmówcom za wprowadzenie tematu. To, co Adrian Furgalski powiedział, 1 mld zł rocznie to jest tyle, ile cała branża przewoźników towarowych wnosi mniej więcej na rzędzie wielkości, więc 1 mld zł rocznie by kosztowało wyzerowanie tego zupełnie. My postawiliśmy postulat, żeby obniżyć stawki o co najmniej 50%, co byłoby kosztem rocznym, jak łatwo obliczyć, 500 mln zł. I żeby to było bardziej strawne – bo tak zaobserwowaliśmy, że często się dzieje, jeśli jest jakaś docelowa liczba, można do niej dochodzić krokowo – obniżajmy o 10 punktów procentowych przez pięć lat i ustawmy sobie jasny cel, że za pięć lat te stawki będą

o 50% niższe. Można obniżkę stawek – tak sobie przynajmniej wyobrażam – łączyć z różnymi programami, na przykład inwestycyjnymi, na przykład obniżki wiązać z inwestycjami w nowy, ekologiczny tabor. Też może on na przykład pochodzić od polskich producentów, jeśli udałoby się to w ten sposób zapisać. Można tutaj wymyślać, jak to zrobić, i rozmawiać o technikaliach, natomiast potrzeba takiej decyzji politycznej, że chcemy obniżyć stawki, bo wierzymy, że to spowoduje wzrost przewozów towarowych. To jest punkt pierwszy.

Punkt drugi, jeśli chodzi o inwestycje i taką wizję sieci kolejowej – jak wiadomo, poprzedni rząd opracował projekt tzw. szprych CPK. Teraz od tego projektu odchodzimy, ale mamy komunikaty, że część z tego będzie realizowana. Wydaje się, że z punktu widzenia branży dobrze byłoby opracować być może zaktualizowaną – mam nadzieję, że zaktualizowaną – ale taką docelową sieć. Przypominam, że transport drogowy, jeśli chodzi o ekspresówki, ma docelową sieć dróg ekspresowych i autostrad. To jest rozporządzenie, jest delegacja ustawowa i nie ma znaczenia, który jest rząd, jaka jest opcja – to rozporządzenie jest krok po kroku bardzo konsekwentnie realizowane. Tu nie ma dyskusji politycznej i takiego samego rozwiązania docelowego potrzebujemy w ramach sieci kolejowej. To będzie dobre i dla przewoźników, i dla naszych inwestorów, którzy będą widzieli, że będą tutaj szły inwestycje, ten rynek na pewno będzie wzrastał, i dla sektora budowlanego. Potrzeba takiej dalekosiężnej wizji. I to nie muszą być przysłowiowe linie wysokich prędkości na Mazury, jeśli to nie wyjdzie ze studiów, ale to nie znaczy, że tam na przykład nie będzie potrzeba linii konwencjonalnej na 120 km/h. To trzeba wszystko przeliczyć i posprawdzać.

Kolejny taki element – on w Polsce jeszcze bardzo mocno nie wybrzmiewa i jest trochę kolejowo specyficzny, natomiast ze względu na wagę chciałbym o nim powiedzieć. To jest kwestia automatycznego sprzęgu cyfrowego, tzw. DAC – digital automatic coupling. Jak wiadomo, konwencjonalnie pociągi sprzęgają się sprzęgiem śrubowym, takim żeliwnym, topornym i tam się nie ma co zepsuć, to jest rozwiązanie stare i bardzo dobre. Natomiast jest propozycja wdrażania sprzęgów automatycznych i cyfrowych, co jest takim urządzeniem, w którym jest więcej technologii, więcej elektroniki. Za naciśnięciem przycisku wagon się może sprzęgać i rozprzęgać – tylko to jest drogie. Natomiast funkcjonalność tego jest dla przeciętnego przewoźnika znikoma, żeby nie powiedzieć żadna, bo 90%, jak nie więcej, transportu na dzisiaj jest całopociągowe: kopalnia–elektrownia, elektrownia–kopalnia, tak długo, jak długo nie ma potrzeby wyłączenia zepsutego wagonu na przykład, nie robimy tych operacji. Koszt wyposażenia jednego wagonu w takie sprzęgi – 50 tys. euro, czyli dwa razy 25 tys. euro, bo dwa sprzęgi potrzeba. W przypadku starszych wagonów byłoby to dublowanie kosztów. Mówi się o tym, że potencjalnie mogłoby się to wiązać z dotacją. Wiem, w KE byliśmy w ubiegłym tygodniu u pani dyrektor generalnej Magdy Kopczyńskiej w tej sprawie. Komisja też nie do końca ma pieniądze, dużo jest różnych żądań, natomiast stronnicy tej technologii bardzo mocno za nią optują. My uważamy, po pierwsze, że to jest niepotrzebne, a po drugie – może wręcz prowadzić do ograniczania konkurencji, bo mieliśmy już przypadki innych technologii związanych z cichymi hamulcami, gdzie wdrażano tę technologię i gdzie podejmowano takie regulacje, że na przykład utrudniano dostęp przewodnikom, którzy tej technologii, rzekomo zbawiającej świat, nie mieli, więc to też może być gra na ograniczanie konkurencji.

Może taka ostatnia kwestia, to bardzo króciutko, bo to dopiero zaczyna teraz wypływać i też zgłaszają się do mnie przewoźnicy – jak pewnie część przynajmniej z państwa wie, koleje ukraińskie starają się o certyfikat na przewozy w Polsce. Zamierzają tutaj rozpoczynać operacje. Jest troszeczkę taka kwestia konkurencyjna, bo oczywiście koleje ukraińskie się mogą starać na równoprawnych zasadach, takie mamy prawo, mogą wystąpić o świadectwa dopuszczenia, natomiast pewnego rodzaju balans w tych relacjach powinien też być w drugą stronę, tak że to są rzeczy, które dopiero chciałbym zasygnalizować i jeśli pani przewodnicząca się zgodni, to te wszystkie postulaty, które do ministerstwa przekazaliśmy, też możemy przekazać drogą mejlową, żeby być może posłowie z podkomisji się zapoznali. Dziękuję bardzo.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Dziękuję ślicznie. Tak, bardzo proszę o przesłanie tych postulatów tutaj, do podkomisji. Zaraz potem podamy mejla. To jest bardzo ważne.

Bardzo proszę, tutaj mamy dwa głosy jeszcze. I oddaję głos potem posłom.

**Dyrektor zarządzający Izby Gospodarczej Transportu Lądowego Maciej Gładyga:**

Szanowna pani przewodnicząca, państwo posłowie, szanowni państwo, ja bardzo krótko, ponieważ tu już dużo rzeczy było powiedziane przez pana prezesa Furgalskiego i przez pana…

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Przepraszam, tylko może się pan przedstawić?

**Dyrektor zarządzający Izby Gospodarczej Transportu Lądowego Maciej Gładyga:**

Przepraszam bardzo. Dyrektor zarządzający Izby Gospodarczej Transportu Lądowego.

Pani przewodnicząca prosiła o jakieś konkretne propozycje, które będą z korzyścią dla rozwoju transportu towarowego koleją – z opinii, które zgłaszają do nas firmy członkowskie… A mamy tak jakby dwie nogi, czyli część budowlaną i przemysłową oraz część przewoźników w izbie, są tak naprawdę dwie. Pierwsza rzecz dotyczy tego, o czym już wspomniał Adrian, tzn. stabilnego i elastycznego jednocześnie finansowania inwestycji kolejowych. Bolączką dla przewoźników jest to, że tak naprawdę nie jesteśmy w stanie w dłuższej perspektywie przewidzieć, gdzie będą utrudnienia na sieci. Ponieważ plan inwestycyjny jest oczywiście zdefiniowany i bardzo dobrze, że jest zdefiniowany, ale przy braku stabilnych i elastycznych źródeł finansowania – o co my postulujemy, żeby to było z Funduszu Kolejowego, i o tym będziemy rozmawiać w najbliższym czasie z ministrem finansów – często te plany przesuwają się w czasie i my doświadczamy takiej sytuacji, że na przykład po problemach z zapewnieniem finansowania i dokończeniem procedur przetargowych okazuje się nagle, że na dwóch równoległych liniach, które mogłyby służyć dla siebie za linie objazdowe w przypadku zamknięć i robót modernizacyjnych, mamy inwestycje jednocześnie. To demoluje kompletnie ruch towarowy, bo jak wiadomo, zawsze transport pasażerski, w tym dalekobieżny, ma priorytet, no i my siłą rzeczy gdzieś tam stoimy na stacjach i czekamy. I to jest jeden postulat. My będziemy w najbliższym czasie rozmawiać o tym z Ministerstwem Finansów, natomiast jeśli chodzi o podkomisję i państwa posłów, to postulujemy, że gdyby udało się wypracować jakąś zmianę ustawową, która by dotyczyła Funduszu Kolejowego i ona by dotyczyła uelastycznienia jego funkcjonowania bądź zasilenia dodatkowymi źródłami, na przykład z emisji obligacji, to my tutaj absolutnie wspieramy każdą tego typu inicjatywę i prosimy o jak najpilniejsze procedowanie tego, bo inwestycje bez stałego finansowania mają bardzo negatywny wpływ na prowadzenie ruchu.

I drugi taki postulat, który u nas, w izbie, się pojawił od firm członkowskich, które są przewoźnikami towarowymi, to jest postulat na pograniczu transportu, budownictwa i planowania przestrzennego. Zacznę od przykładu – jeżeli patrzymy na zachód od Warszawy, na linię kolejową nr 3 z Warszawy przez Sochaczew, Kutno w stronę Poznania, to ona przebiega idealnie pośrodku pomiędzy starą trasą poznańską, drogą krajową nr 93 obecnie, a autostradą A2. Na odcinku od granicy Warszawy, to jest w okolicach Gołąbek, przez Ożarów, Błonie, Sochaczew, aż do samego Kutna i dalej mamy zlokalizowane dziesiątki centrów logistycznych, z których znakomita większość – można powiedzieć, że wszystkie – nie ma dostępu do linii kolejowej magistralnej z wysokimi parametrami, która przebiega idealnie tuż koło nich. Nasz postulat, który pojawił się w izbie, jest taki, żeby w przypadku lokalizacji dużych zakładów przemysłowych bądź centrów logistycznych – to by wymagało pewnego wysiłku legislacyjnego, jeśli chodzi o koncepcję i sposób tego zapisania – był wymóg udziału takiego inwestora oraz władz odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne, lokalizacji bocznicy kolejowej bądź podłączenia do istniejącej sieci PLK. To nie jest wyzwanie proste, to wymaga odpowiedniego opracowania legislacyjnego. Natomiast nie łudźmy się, że kontenery oraz drobnica wjadą na kolej, jeśli nie mają jak wjechać na kolej. Jeżeli mamy 300 km linii i – strzelam – trzydzieści centrów logistycznych po drodze, i żadne centrum nie ma podłączenia do sieci kolejowej, to ten towar pojedzie ciężarówkami. Dziękuję bardzo.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Dziękuję pięknie.

I tutaj jeszcze, bardzo proszę, oddaję głos.

**Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Sławomir Centkowski:**

Sławomir Centkowski, wiceprezydent Związki Zawodowego Maszynistów Kolejowych.

Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, zacznę od słów, którymi wyraził się pan prezes. Przedstawił, jak się zmienia kolej przez ostatnie dwadzieścia lat. Ja mam przyjemność obserwować przez ostatnie czterdzieści pięć lat, jak się zmienia kolej. Pamiętam erę parowozów, pamiętam lokomotywy spalinowe, pamiętam lokomotywy elektryczne, pamiętam lata 90., dwie próby restrukturyzacji kolei, w 1993 r. i 1997 r. – każda kończyła się zwolnieniem 100 tys. pracowników. Pamiętam ustawę o komercjalizacji i restrukturyzacji, to wszystko, co się działo później.

Mówię o tym dlatego, że po wielu latach, kiedy dochodziłem i badałem dokumenty związane z restrukturyzacją i przygotowaniem w ogóle do tego, to się okazało, że byłem nieświadomym uczestnikiem procesów, które zachodziły w tle, a o których nie miałem pojęcia. Mówię to po to, bo znowu jestem uczestnikiem procesów, które zachodzą, i prawdopodobnie, kiedy będę na emeryturze, to może zrozumiem cel i idee, które przyświecały tym procesom.

Bardzo ładnie przedmówca powiedział o tym, że nie mamy dostępu do infrastruktury kolejowej – i faktycznie, szanowni państwo, tak jest. Wydajemy miliardy złotych na infrastrukturę. Był moment, kiedy PLK robiło konkursy, na co tutaj wydać kolejne miliardy, jednocześnie nie mając żadnej perspektywy, żadnej strategii, żadnego pomysłu na to, co dalej będzie. I daję najprostszy przykład – odbudowuje się odcinek linii kolejowej, chociażby ten z Warszawy do Kutna, i buduje się tunel betonowy, gdzie tak naprawdę nie można nigdzie zjechać, nie można nigdzie odstawić wagonu, nigdzie nie można załadować, nic nie można zrobić. Przypominam sobie czasy i lata, chociażby 90., gdzie przynajmniej co 20 km była stacja kolejowa, na której była bocznica. A jeżeli nie szło zrobić tej bocznicy, to rozwiązanie było bardzo proste, wstawiano jeden rozjazd w pojedynkę zamykany na klucz i w ten sposób między pociągami wstawiano wagony. Szanowni państwo, doszliśmy do takiej sytuacji, że dziś potencjalny Kowalski – przepraszam za to nazwisko, bo nie chcę nikogo urazić – gdyby miał przyjść do spółki Cargo i zażyczyć sobie przewóz jednego wagonu, to chyba prościej byłoby, żeby strzelił sobie w nogę, bo będzie go mniej bolało. Doprowadziliśmy do tego, że bardziej opłaca się załadować pięćdziesiąt kontenerów na pięćdziesiąt tirów i wieźć je przez całą Polskę, niż uruchomić jeden pociąg.

Szanowni państwo, w tle jest coś, czego w ogóle nie poruszacie. W tle jest ten tzw. ślad węglowy, ta ekologia, to nasze bezpieczeństwo, ta nasza przyszłość, gdzie walczymy praktycznie ze wszystkim, co kopci, co – przepraszam – smrodzi, co daje dwutlenek węgla, jednocześnie budując każdą kolejną drogę, wprowadzamy miliony ton towarów na tę drogę. Budując kolejny pas ruchu, wprowadzamy kolejne miliony ton na tę drogę. Budując kolejne drogi, autostrady – one w ten sposób będą wykorzystane. Faktycznie w dniu dzisiejszym, szanowni państwo, 2 mld t ładunków na polskich drogach. Jeszcze nie tak dawno polska kolej uczestniczyła w prawie 30% przewozu tych ładunków. Dziś pan prezes tu mówił, że jest 18%. Być może, że to jest 18%, bo my uważamy, że już chyba jest trochę mniej. Jakie jest rozwiązanie ku temu? Oczywiście państwo różne rozwiązania podawaliście w różnym aspekcie, również z obniżeniem ceny dostępu do infrastruktury, bo ona jest bardzo ważna, ale ona nie jest tak ważna w kontekście kosztów wszystkich kosztów ponoszonych przez przewoźnika. Ona jest bardzo ważna, pani przewodnicząca, ze względu na porównanie kosztów transportu drogowego z transportem kolejowym – 1% przewiezionych towarów jest zapłacony za użytkowanie polskich dróg. Gdy weźmiemy wszystkie drogi i ulice w miastach itd., to chyba wychodzi 1%, choć nie chciałbym operować danymi, bo jestem kolejarzem. Ale to jest jakby przeświadczenie o tym, jaka jest skala problemu, jaka jest skala trudności i z czym się borykamy. Przecież wystarczyłoby kilka procent z tych ładunków przerzucić na kolej, żeby dziś spółka Cargo

nie miała takich problemów, jakich sięga, a – to też jeszcze tak naprawdę w kontekście moich wypowiedzianych słów z lat 90. – nie wiemy, jaki jest obraz tej spółki, jaki jest kierunek działań, bo pan prezes Wojewódka mówił, że koszty pracy są największymi kosztami w przedsiębiorstwie, a każdy ekonomista wie, że one mogą się wahać w granicach 20–27% w każdym przedsiębiorstwie. Są inne koszty, które są znacznie wyższe, m.in. te koszty dostępu do infrastruktury.

Też mam przyjemność z panem prezesem brać udział w komisji, która chce wypracować strategię pozwalającą na to, żeby większa ilość towarów znalazła się na torach – i oczywiście jednym z pomysłów jest pomysł obniżenia kosztów dostępu. Tylko czy to wystarczy w sytuacji, kiedy wydawane miliardy złotych na infrastrukturę kolejową, na PLK powodują, że sami budujemy sobie ograniczenia technologiczne, bo nie możemy nadać tych wagonów. Jeżeli remontujemy linię Warszawa–Gdańsk, wydając miliardy złotych, stosując stare rozwiązania starych sieci energetycznych, które już tak naprawdę w Europie nie występują, to wniosek jest bardzo prosty – szanowni państwo, nie mamy żadnej strategii i żadnego pomysłu na funkcjonowanie kolei. My mamy pomysły różnych komisji, różnych grup, różnych fachowców zajmujących się strategią kolejową, ale tak naprawdę państwo nie ma najmniejszej strategii, żeby miliardy złotych, które są wydane na infrastrukturę kolejową, na PLK, miały cel i słuszność. Cel będą miały wtedy, kiedy te miliardy złotych obrócą się w ilość pociągów, które będą kursowały na tej linii. A również miałem przyjemność brać udział w spotkaniu PLK, gdzie walczono o zmianę przepisów, które dają gwarancję przyspieszenia pociągu o 3 sekundy. Szanowni państwo, to taki żart i taki śmiech, choć ja się z tego nie śmieję jako kolejarz – 3 sekundy. Przed chwilą słyszeliśmy, szybkość handlowa 29 km/h. Ja bym sobie życzył, żeby ona była 50 km/h, ale pomimo tego, że mamy tzw. przerwy technologiczne między godziną 00:00 a 4:00 rano, a w wielu miejscach 23:00 a 4:00 rano, to my tych przerw technologicznych, gdzie pociągi osobowe pospieszne kursują albo w ograniczonym zakresie, albo bardzo mało, mało wykorzystujemy. Pociągi albo stoją na boku, albo są inne przyczyny, które nieraz jest mi trudno zrozumieć i dojść, dlaczego tak jest. Nie chcę mówić tutaj o spółce Cargo, bo to już jest całkowicie inny element, z którym ta podkomisja się boryka, ale wydaje nam się, że jakiekolwiek rozwiązania na polskim rynku drogowym i kolejowym będą dawały szansę – pod warunkiem że ktoś będzie chciał utrzymać tę firmę – na to, żeby ona istniała.

Szanowni państwo, do tej pory – ostatnie zdanie – był kanibalizm na polskim rynku. Kanibalizm polegał na tym, że firmy albo walczyły ze sobą o towar, albo walczyły ze sobą o pracowników, szczególnie tych operacyjnych, związanych bezpośrednio z ruchem pociągów. Dziś ukraińska firma prawdopodobnie dostanie w spadku za darmo pracowników, którzy do tej pory byli najcenniejszym towarem na rynku. Bardzo dziękuję.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Dziękuję za ten głos.

Do strategii i celów, mam nadzieję, ministerstwo się odniesie, bo to jest bardzo ważna kwestia. Chyba wszyscy rozumiemy, że konkurencja i zagrożenie dla tej branży to jest transport drogowy i tu nie chodzi o żaden kanibalizm pomiędzy przewoźnikami.

Ale ja wracam do posłów, którzy chcieli zabrać głos. Szanowni państwo, mamy 15:07. Wrócimy, tylko dajmy też wypowiedzieć się, bo wiem, że potem myśli uciekają, a posłowie czekają. Wrócimy, jeżeli będzie jeszcze czas. Strona rządowa również musi zabrać głos.

Jako pierwszy na początku spotkania zgłosił się pan poseł Bartosz Zawieja i potem oczywiście pan poseł Mariusz Krystian. Przepraszam, bo nie poznałam wtedy. Więc bardzo proszę, oddaję głos posłom. Wrócimy jeszcze do państwa.

**Poseł Bartosz Zawieja (KO):**

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Temat jest bardzo poważny, ale żeby przedstawić skalę tego, z czym się mierzymy, warto przytoczyć trochę liczb. W pierwszym kwartale tego roku pociągi towarowe w Polsce przewiozły blisko 54 mln t ładunków. To najniższy kwartalny wynik od drugiego kwartału 2020 r., a więc od okresu, kiedy w Polsce zaistniała pandemia. Zrealizowana w tym okresie praca przewozowa osiągnęła poziom 14 mld tkm, a przykładowo

w pierwszym kwartale ubiegłego roku było to już ponad 16 mld tkm. W pierwszym kwartale przewieziono jedynie 16 mln t ładunków z grupy węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny, czyli aż o ponad 27% mniej w stosunku do pierwszego kwartału 2023 r. Udział tej grupy w przewozie ładunków spadł aż o 30%, z 37% w pierwszym kwartale 2023 r. Jest to najniższy kwartalny wynik w statystykach UTK od 2016 r. Możemy tak jechać dalej – wszystkie grupy, te które stanowią o rentowności kolei, czy de facto w jaką stronę ma to zmierzać… To jest bardzo trudne, ale jeżeli są państwo mi w stanie odpowiedzieć, dlaczego jest aż tak duże rozwarstwienie i taki spadek wolumenu przewożonych głównych grup towarowych, które są przewożone na kolei – to jest pierwsze moje pytanie.

Jeżeli chodzi o aspekt drugi – padał aspekt infrastruktury, która w nadmiarze jest budowana na PKP PLK w ramach programów operacyjnych „Infrastruktura i środowisko”, Funduszu Spójności i innych źródeł zewnętrznych. Może warto sobie zadać pytanie, dlaczego poprzednie zarządy PKP Cargo nie złożyły wniosków o dotacje do Brukseli, chociażby do instrumentu CEF, czyli „Łącząc Europę”. Według moich skromnych informacji PKP jako inwestor mógł zyskać podczas dwóch naborów tych wniosków blisko 2 mld euro – nie złotych – dotacji. Z tego nie skorzystano. Więc chociażby te dwa aspekty możliwości działania w poprzednich latach i w poprzednich kadencjach plus to, co przedłożyłem, jeśli chodzi o aspekt tej pracy przewozowej, która jest, powiedzmy sobie szczerze, nawet nie w ujęciu pięcioletnim, trzyletnim, tylko niekiedy rok do roku bardzo tragiczna. Nie wiem, może państwo z UTK są w stanie ewentualnie na podstawie swojego większego doświadczenia określić, z czego to wynika.

Ale jeżeli chodzi o to, co można by było zrobić, to ja tu zwracam uwagę na pewien temat, który już tu poruszałem w aspekcie również przewozów pasażerskich. Otóż rozwarstwienie w kraju pod kątem zelektryfikowania linii kolejowych jest bardzo duże. Przykładowo moje ukochane województwo wielkopolskie jest zelektryfikowane w 66%, górnośląskie w 90%, ale na przykład podlaskie niespełna w 30%. Doskonale wiemy, że jeżeli mamy na względzie wszelkiego rodzaju dotacje związane z elektromobilnością, to czas kolei spalinowych za jakiś okres przejdzie do historii, więc my będziemy musieli inwestować, tak jak tutaj państwo przedmówcy mówili, w bocznice czy centra logistyczne czy inne, ale głównie i wyłącznie w aspekcie modernizacji linii i ich elektryfikacji, zakupu pod to taboru na prąd, mówiąc wprost, czyli udział tzw. transportu czy lokomotyw spalinowych będzie zastąpiony zespołami trakcyjnymi. To jest jak gdyby taki aspekt, gdzie brakuje mi cały czas od lat takiego krajowego programu, który mógłby elektryfikować linie. Również doskonale państwo wiedzą, że linie elektryczne, jeżeli chodzi o przekaz czy przewóz towarów, są bardziej efektywne i szybsze w przewozie, jeżeli chodzi o pracę przewozową. Dziękuję bardzo.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Dziękuję ślicznie.

Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Mariusz Krystian (PiS):**

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

Szanowna podkomisjo, bardzo dobrze ten temat koresponduje z naszym dzisiejszym porannym posiedzeniem, gdzie omawialiśmy sytuację w PKP Cargo. Tam ta dyskusja była prowadzona pod dużą presją czasu i z bardzo mocnymi ograniczeniami czasowymi, ale tutaj również mogliśmy dowiedzieć się nawet w tej perspektywie i nie tylko w tym kontekście wielu bardzo istotnych informacji.

Mnie bardzo tutaj zaciekawił ten wątek przedstawiony na samym początku odnośnie potencjału przewozowego i potencjału przewozów towarowych poprzez system polskich kolei. Tylko że mamy taką sytuację, że według tych doniesień z PKP Cargo ma zostać w najbliższym czasie zwolnione 4 tys. osób, ale to nie jest całość problemu, ponieważ kolejne tysiące będą zwalniane ze spółek córek PKP Cargo, choćby z PKP Cargo Tabor kolejne 2,6 tys. pracowników. O całości skali zwolnień nie wiemy. To ważne, żeby Komisja i podkomisja jakby poznała skalę zwolnień nie tylko z PKP Cargo, ale również ze spółek córek PKP Cargo, bo wtedy będziemy mieć cały obraz sytuacji, będziemy mieć pełną

wiedzę w tym względzie, bo może się okazać, że owszem, potencjał przewozowy jest, że przy mądrym zarządzaniu i przy wykorzystywaniu wszystkich potencjałów handlowych, które Polska w tym momencie ma lub może mieć, już tak naprawdę nie będzie co zbierać. Bo tutaj państwo mówicie o restrukturyzacjach w latach 90. – dokładnie w taki sposób w latach 90. zniszczono system kształcenia kolejowego – sam kiedyś chodziłem, jestem absolwentem technikum kolejowego – cały system techników, szkół zawodowych, które kształciły naprawdę dobrych fachowców w każdej dziedzinie funkcjonowania ówczesnego PKP jako całości, później podzielonego na spółki, w wielu aspektach zniszczonego. Dzisiaj jest z trudem i mozołem odtwarzany. Gdyby został zachowany, dziś na pewno byłoby w tym względzie łatwiej. Ale jeżeli słyszymy dziś w kontekście zwolnień i problemów w PKP Cargo o tym, że mają być likwidowane poszczególne zakłady, co się będzie wiązało z odejściem fachowców, to w pewnym momencie ten potencjał, który byłby możliwy do wykorzystania, nie będzie wykorzystany z prostego względu – po prostu na rynku nie będzie fachowców do pracy. Nie będziemy mieć tych wszystkich specjalistów, którzy przy obsłudze ruchu towarowego są niezbędni, którzy są kluczowi. W związku z tym ważne, aby ten proces restrukturyzacji, który obecnie zachodzi, odbywał się możliwie jak w najmniej bolesnym względzie dla pracowników i przede wszystkim, żeby zachować tę kadrę specjalistyczną w PKP Cargo i spółkach-córkach, która zapewni tę możliwość realizacji zleceń w przyszłości.

Druga bardzo ważna kwestia – wykorzystywanie tego potencjału. Nie oszukujmy się, szanowni państwo, że bez inwestycji infrastrukturalnych, tych dużych, tego, z czego niestety dzisiaj… Mocno słyszymy o rezygnacjach z dużych procesów i inwestycji infrastrukturalnych lub ich ograniczaniu. Ta masa przewozowa będzie rosnąć. Jeżeli my rezygnujemy z budowy terminalów zbożowych w Gdańsku i Gdyni, to jak będziemy liczyć na pracę przewozową przewoźników, nie tylko państwowego, ale również tych prywatnych? Jeżeli ten choćby handel zbożem będą przejmować porty niemieckie i jednocześnie koresponduje z tym informacja, że na polski rynek kolejowych przewozów towarowych wchodzi duża spółka ukraińska, która ma powiązanie z kapitałem niemieckim, to bardzo łatwo sobie wyobrazić, że ten handel ze wschodu, zwłaszcza handel zbożem, będzie przewożony właśnie za pośrednictwem tej spółki, a nie PKP Cargo lub innych polskich przewoźników. Jeżeli my nie budujemy portu czy terminalu kontenerowego w Świnoujściu, jeżeli rezygnujemy lub ograniczamy skalę inwestycji choćby w Centralny Port Komunikacyjny – przecież duże inwestycje infrastrukturalne napędzają również transport, bo to się wiąże z tym, że część towarów i związanych z nimi usług trzeba byłoby przewieźć koleją.

Jeżeli tego nie będzie, jeżeli będziemy ograniczać zakres inwestycyjny w tych inwestycjach, które choćby tylko wspomniałem, to nie ma co liczyć na to, że w krótkiej perspektywie będzie można tutaj nie tylko zrestrukturyzować, ale doprowadzić do stopniowego wzrostu liczby ładunków przewożonych również koleją. Więc wykorzystywanie tych szans to jest kwestia tego, żeby inwestować, ale również przejmować te kwestie przeładunkowe i te kwestie transportowe związane z handlem międzynarodowym. Tak jak już tu powiedziałem, w przypadku handlu zbożem, nie mając własnego portu, tracimy rynek, wchodzą inni gracze powiązani z tymi, którzy te porty mają po prostu, z tymi kapitałami, wytwórcami, ale również z tymi, którzy tym towarem będą handlować. W związku z tym tutaj, aby odbić się od tego zniżkowego trendu przewozów kolejowych, oczywiście nie wystarczy tylko proste hasło: tiry na tory, nie wystarczą – potrzebne oczywiście – regulacje państwowe, ustawowe, ale tu potrzeba naprawdę mądrej polityki inwestycyjnej polskiego państwa. Dziękuje bardzo.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Dziękuję ślicznie. Ja nie przerywałam panu, ale to nie jest spotkanie poświęcone PKP Cargo. Co do szkolnictwa – absolutnie się zgadzam, trzeba je rozwijać. Natomiast co do przewozów zbożowych, ja tylko przypomnę, że to dwa miesiące po wybuchu wojny w 2022 r. pan premier Morawiecki chyba nawet podpisał umowę z Ukrainą na temat powołania spółki do przewozu zboża. Niestety zboże wpłynęło do nas drogą kołową, bo ta spółka i tranzyt zboża drogą kolejową się nie udał. Nie unikniemy tych aspektów

politycznych. My się tu chcemy skupić na tym, jakie są problemy i jak można je rozwiązać.

Pani poseł Magdalena Kołodziejczak się zgłosiła, tak? To ja bardzo proszę króciutko i oddam głos stronie rządowej, a potem zrobimy drugą rundkę pytań, jak starczy czasu.

**Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):**

Ponieważ pani przewodnicząca skomentowała już trochę wypowiedź poprzednika, to nie będę nawiązywała, bo oczywiście długo by na ten temat.

Natomiast, proszę państwa, myślę, że powinniśmy absolutnie przede wszystkim wziąć pod uwagę niezwykle cenne głosy, które tutaj padły ze strony naszych gości. Jedną z takich ważnych wypowiedzi jest wypowiedź pana dyrektora – przepraszam, zapomniałam, tutaj siedzącego na końcu stołu – a mianowicie w pełni popieram te propozycje, żeby przy dużych centrach logistycznych budować czy zobowiązywać właścicieli do budowania bocznic. I to nie dotyczy tylko tej lokalizacji, o której pan dyrektor wspomniał, ale chociażby początek autostrady A1 w Rusocinie, to jest powiat gdański, gdzie ulokowało się całe mnóstwo dużych centrów logistycznych. Wybudowanie bocznicy to jest zaledwie kilka, może dwa, trzy, cztery kilometry maksymalnie – a jednak tego się nie robi. I zobaczmy, jaki jest tego efekt – zakorkowana autostrada A1 i właściwie cały czas następuje degradacja tego układu komunikacyjnego drogowego. Tak że bardzo ważna uwaga i myślę, że warto nad tym procedować. Bardzo dziękuję.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję.

I ja teraz chciałabym oddać głos przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury. I to nie jest nasze ostatnie spotkanie. To jest wręcz początek, myślę, cyklu, natomiast to, od czego należy zacząć, co tutaj pan Michał Litwin wyartykułował – jaka jest strategia, jakie mamy cele – nie prognozy? Czy to się kształtuje, dokąd zmierzamy, bo w miejscu, w jakim jesteśmy – widzimy to i nie jest to dobre miejsce. Oczywiście bardzo bym prosiła, żeby się pan po krótce odniósł do tych rzeczy, które były poruszane, czyli do budowy Krajowego Systemu Przewozu Naczep, ale również do tych 37 postulatów, które tutaj wymienili państwo. My oczywiście będziemy też do tego wracać, kiedy dostaniemy te postulaty na piśmie, ale w jakim kierunku idą teraz prace rządowe, legislacyjne również, jeżeli chodzi o Fundusz Kolejowy, stabilne finansowanie inwestycji kolejowych, modernizacji? Również to, co mówił pan poseł Zawieja – elektryfikacji sieci. To są bardzo ważne rzeczy. I oczywiście stawki dostępu do infrastruktury kolejowej. Bardzo proszę. Dziękuję.

**Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Kapturzak:**

Dziękuję bardzo. Jakub Kapturzak, zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa MI.

Starałem się notować. Może najpierw odniosę się do tych właśnie aspektów, które pani przypomniała w ostatnich swoich słowach, pani przewodnicząca. Było to już wielokrotnie powiedziane – stawki. Nie ma się tutaj co oszukiwać, rzeczywiście jest brak równowagi między transportem drogowym a transportem kolejowym. Natomiast stawki w Polsce za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie odbiegają zasadniczo od stawek, jakie są w innych krajach UE. One odbiegały jeszcze jakiś czas temu, natomiast w chwili obecnej w przyjętym programie utrzymania na lata 2024–2028 jest planowane przeszło 10 mld zł na rok. Tak jak tutaj też państwo zauważyli, w latach obrachunkowych PLK, które zostały już zamknięte, łączna kwota stawek ściąganych z rynku, zarówno od przewoźników pasażerskich, jak i towarowych, przekraczała 2 mld zł. Jednocześnie w roku ubiegłym – to był ostatni rok zamykania poprzedniej perspektywy finansowej – nakłady PKP PLK na inwestycje wynosiły 13 mld zł. W związku z tym chciałbym, żebyśmy mieli tutaj pewne odniesienie, że jak się mówi o kolejnym miliardzie, wydaje się to mało, natomiast w tym momencie w jakichkolwiek rozmowach ze Świętokrzyską to nie jest kolejny miliard, tylko to jest mniej więcej dwudziesty któryś miliard rocznie wydawany na kolej z budżetu państwa i z Funduszu Kolejowego.

Całkowicie słuszne są wnioski, które pan dyrektor Gładyga przedstawił – co do braku tego płynnego przechodzenia z perspektywy na perspektywę. Rzeczywiście to jest kolejna kwestia, w której jest różnica między unormowaniem prawnym dotyczącym drogownictwa i unormowaniem dotyczącym kolei. Po raz kolejny prowadzimy…

Tutaj chciałbym tę kwestię bardzo mocno odpolitycznić – w zasadzie z każdym kolejnym rządem, w którym zmienia się opcja, jest ten postulat zgłaszany i za każdym kolejnym razem są dyskusje między MF i MI. Argumenty MI w zakresie wprowadzenia tej stabilności dla sektora kolejowego są w MF rozumiane, natomiast wszystko się koniec końców rozbija o kwestie fiskalne. Tutaj musielibyśmy po prostu doprowadzić do powstania w praktyce takiego systemu, jaki jest na drogach, że w tym przypadku Fundusz Kolejowy mógłby się zadłużać nie tylko na realizację inwestycji, co może aktualnie robić Fundusz Kolejowy, ale również mógłby się zadłużać na refinansowanie zaciągniętych długów na inwestycje zrealizowane w latach poprzednich. Tutaj ten mechanizm jest jednym z powodów tak dużego sukcesu rozbudowy dróg w Polsce i jednocześnie ten mechanizm wykreował dług funduszu drogowego na poziomie znacznie przekraczającym… Nie wiem teraz dokładnie, ale wiele lat temu przekroczył on 100 mld zł i jest to dług, który w całości obciąża sektor finansów publicznych, ponieważ jest to zgodnie z metodologią unijną tak liczone i tak samo oczywiście byłby liczony jakikolwiek dług, który byłby przeznaczony na rozbudowę infrastruktury kolejowej. Jest to jeden z przykładów pewnego innego podejścia do dróg i kolei, natomiast ta kwestia rzeczywiście występuje, jest przedmiotem rozmów. Te rozmowy są… Znaczy jest zrozumienie, tylko ostateczna decyzja będzie wynikała w mojej opinii nie z braku argumentów MI, tylko z ewentualnej przestrzeni fiskalnej MF i całej Rady Ministrów na wprowadzenie takiego samozadłużającego się systemu.

Oczywiście, że w tym kontekście należałoby też rozważyć kwestię źródeł finansowana inwestycji CPK, bo tutaj, tak jak było powiedziane przez jednego z panów posłów – przepraszam, nie pamiętam przez którego – że jest decyzja o rezygnacji z realizacji programu CPK. Nie ma takiej decyzji i jedyne decyzje co do CPK – będzie to podniesione w przyszłym tygodniu przez pana ministra Malepszaka – są takie, że (mówię teraz o kolejowym CPK, bo przyznam szczerze, że na lotniczym CPK znam się dużo mniej) jest decyzja o realizacji Y, czyli Y zostanie zrealizowany na pewno. Z wszystkich pozostałych inwestycji CPK niemal na pewno nie rezygnujemy. Wszystkie pozostałe inwestycje CPK, łącznie z planowanymi do realizacji inwestycjami PLK w perspektywie dalszej niż aktualnie obowiązujący KPK, zostaną kompleksowo przeanalizowane jako spójny system. W związku z tym do końca 2025 r. natomiast ma być dokument – nie wiem, czy on będzie miał formę rozporządzenia Rady Ministrów – który skończy z takim pewnym dualizmem kolei PLK i kolei CPK. Chcemy stworzyć pewien spójny system infrastrukturalny w Polsce, który powinien odpowiadać potrzebom naszego kraju.

I oczywiście jako przedstawiciel MI nie mogę zgodzić się z pewnymi tutaj zdaniami wygłoszonymi na tej sali, że nie mamy strategii rozwoju linii kolejowych w Polsce albo że realizowane są inwestycje, które nie są potrzebne. Oczywiście, że są inwestycje, które mogłyby być zrealizowane w sposób bardziej efektywny. Są inwestycje, które może są przewymiarowane. To przewymiarowanie najbardziej jest widoczne na inwestycjach stosunkowo małych, na inwestycjach dotyczących rozbudowy infrastruktury na przykład dla pasażerów. Rzeczywiście w Polsce wybudowano w ostatnich czasach zbyt wiele długich peronów, które nie widomo, komu będą służyć, i dlatego też takie inwestycje, jak i całe KPK, jak państwo wiecie, było przedmiotem oceny przez nowy zarząd PKP PLK. I wnioski z tego zakresu są już wyciągane, zarówno dotyczące KPK, jak i KPO. Zakładam, że w KPO będziemy starali się zmienić przeznaczenie ok. 0,5 mld zł na inwestycje, natomiast będziemy to robić w ramach tzw. worków, czyli nie w ramach tego, co jest zdefiniowanymi inwestycjami.

Teraz tak – chciałbym wyraźnie podkreślić, że co do zasady w UE państwo członkowskie odpowiada za infrastrukturę i powinno odpowiadać za infrastrukturę dobrej jakości, infrastrukturę udostępnianą wszystkim przewoźnikom na równych, niedyskryminacyjnych zasadach. W Polsce cały czas jesteśmy na \ drodze do osiągnięcia tych obu celów. Infrastruktura poprawia się. Wydaje mi się, że PLK tutaj co do zasady nie traktuje różnych przewoźników w sposób różny, a bywało tak, zwłaszcza jeszcze, powiedzmy, dziesięć lat temu, zwłaszcza na naszej granicy wschodniej były rażące przykłady pewnej dyskryminacji. Na to uwagę zwracał zarówno UTK, jak i przewodnicy niezależni. Wydaje się, że w tym zakresie został osiągnięty duży postęp. Jest realizowany szereg inwestycji,

które wyrażają ten strategiczny zamysł rządu. Te inwestycje, po pierwsze, są – tutaj nie chciałbym się jakoś za bardzo chwalić – oczywiście oczywiste, a z drugiej strony dotyczą sieci TEN-T. W związku z tym wszystkie inwestycje, o których tutaj też było kilka razy mówione, dotyczące na przykład poprawy dostępu do wszystkich portów morskich, były realizowane już w pierwszym POIiŚ, były realizowane w drugim POIiŚ i będą również kontynuowane z jednej strony coraz dalej od portu, coraz bardziej w głąb lądu, a z drugiej strony trzeba wracać do pewnych zrealizowanych w perspektywie 7.13. Przykładem takiej inwestycji, która też wyraża tego ducha strategicznego i ducha rozwoju transportu towarowego, jest przyjęta przez Sejm ustawa w zeszłym roku w czerwcu, która udostępnia określone środki finansowe na rozbudowę Małaszewicz po przejęciu Małaszewicz przez PKP PLK. Ustawa tutaj tę kwestię wyraźnie przesądza. Bardzo jest mi przykro, że w tym zakresie nastąpiły pewne opóźnienia, chociaż na razie są one dość nieznaczne w wymiarze finansowym, natomiast tutaj ministerstwo oczekuje, że PKP PLK i PKP Cargo w terminie dość szybkim sfinalizują kwestię przeniesienia 100% akcji w kapitale zakładowym Cargotoru do PKP PLK. Wydaje się, że również aktualny poziom zadłużenia PKP Cargo w PKP PLK powinien być elementem, którzy przyspieszy dokończenie tej kwestii.

Oczywiście jest prawdą też to, co było też przez państwa mówione, że dzisiejsza infrastruktura kolejowa jest gorsza dla prowadzenia ruchu poprzez pociągi towarowe, niż była ta, o której mówił pan – w latach 90. Jest rzeczywiście prawdą, że szereg inwestycji, zwłaszcza tych wielkich, realizowanych na początku wieku, studia wykonalności, na podstawie których były one realizowane, nie brały w wystarczającym zakresie pod uwagę oczekiwań transportu towarowego. I ta kwestia została zaadresowana. W ramach KPO uzgodniliśmy z KE pewne działania, zarówno formalne, jak i rzeczywiste. Została przyjęta decyzja ministerialna 20 lutego ubiegłego roku, w której PKP PLK została zobowiązana do wskazania wąskich gardeł i do ich priorytetyzacji, i do stworzenia harmonogramu ich redukcji, po pierwsze, zaczynając od tych, których redukcja da nam najwięcej, a po drugie, żeby ich usuwanie miało największy efekt synergii. PLK, oczywiście w ramach wskazania na potrzeby, oszacowała łączny koszt usunięcia wszystkich wąskich gardeł w Polsce na 55 mld zł. Natomiast tutaj nie chodzi za bardzo o epatowanie tą kwotą, tylko o położenie równego nacisku na modernizację szlaków, gdzie zwracamy uwagę głównie na prędkość maksymalną pociągów pasażerskich, ale również wzięcie pod uwagę we wszystkich nowych inwestycjach przepustowości tych szlaków na potrzeby cięższych, wolniejszych pociągów towarowych, jak również na powrót do tych inwestycji, które niejako zepsuły standardy w odniesieniu do potrzeb przewoźników towarowych.

Odnosząc się do postulatów przedstawionych przez Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych, o których mówił pan prezes Litwin – tak, w kwietniu otrzymaliśmy te postulaty. Tak jak powiedział pan prezes, one się odnoszą zarówno do kwestii bardziej strategicznych, jak stawki czy nowe podejście do umowy utrzymaniowej, tak aby ona była bardziej efektywna… Optymalizacja zamknięć. Tutaj wypisałem sobie same hasła, żeby wskazać, że te kwestie są teraz analizowane przez ministerstwo: czy cyfryzacja rozkładów jazdy, zarządzanie obiektami infrastruktury usługowej przez PLK, rewizja ograniczeń dotyczących lokomotyw sześcioosiowych, usunięcie wymogu ograniczenia do 20 km/h w przypadku wyłączonych systemów sterowania, uproszczenie prób hamulca itd. To są zarówno rzeczy bardzo trudne, które będą przez lata stwarzane, jak i takie, które można najprawdopodobniej wdrożyć przez same akty wewnętrzne PLK z ewentualną zmianą rozporządzeń ministerialnych. Ja bardzo przepraszam za brak odpowiedzi, o którą też pan się do mnie zwracał. Ta lista jest dość intensywnie konsultowana zarówno w wydziale departamentu, jak i w PLK. Na pewno ja tutaj zobowiązuję się, że jak najszybciej – tylko nie wiem do końca kiedy, bo już próbowałem – sporządzić odpowiedź dla ZNPK, który, jak wiemy, w tym zakresie reprezentuje nie tylko siebie, ale także cały sektor, za co bardzo serdecznie dziękuję.

Oczywiście jest też tak, że poza tymi… Tutaj chciałem się głównie skupić na takich bardziej miękkich działaniach, ponieważ wydaje się, że w kontekście problemów transportu towarowego epatowanie dalszymi możliwościami czy kwotą pozyskanych dotychczas w tej perspektywie 2021–2027 środków z CEF… To jednak powiem – to jest

2,6 mld euro. Tyle pozyskali wszyscy beneficjenci z Polski z CEF w latach 2021–2026 i to stanowi 18,1% łącznego budżetu CEF. W związku z tym Polska jest głównym i największym beneficjentem CEF i to jest sukces naszego całego sektora. Oczywiście gros z tego to PLK, ale nie tylko. Są to również projekty punktowe czy projekty dotyczące infrastruktury paliw alternatywnych. W zakresie finansowania inwestycji, które powinny pozytywnie wpłynąć na rozwój transportu towarowego, mamy oczywiście FEnIKS, gdzie mamy 230 mln euro – 160 mln na sieci TEN-T i 70 mln poza TEN-T – oraz KPO, gdzie aktualnie trwa rozstrzyganie konkursu, który ma dotyczyć dofinansowania do pięciu terminali intermodalnych, dostawy dwustu jednostek taboru intermodalnego w perspektywie do rozliczenia w 2026 r.

Jeszcze z rzeczy, które były poruszane przez moich przedmówców – to budowa systemu przewozu naczep. Poproszę może o kontakt, bo na razie mam wrażenie, że nie dostałem tego w ministerstwie, natomiast same naczepy to jest chyba 4% intermodalu. Co do prędkości handlowej wskazanej przez pana prezesa Furgalskiego – pełna zgoda. Myślimy, że może nie jutro, ale ten projekt zajęcia się również wąskimi gardłami oraz dokonana już ocena zasadności realizacji niektórych inwestycji powinny zacząć przynosić efekty i ta kwestia powinna się poprawiać.

Co do stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej – odniosłem się. Co do zarzutu braku strategicznego celu, w ogóle braku strategii – też się odniosłem. Tutaj nie wiem, ale moją osobistą tezą jest to, że spadek w pierwszym kwartale bieżącego roku w zakresie przewozu węgla i paliw kopalnych wynika z dość dużej mobilizacji, jaka miała miejsce w tym zakresie w roku ubiegłym. W roku ubiegłym, jak państwo pamiętacie, rząd dość mocno zaangażował się we wzrost importu i wzrost rozwożenia węgla – i aktualnie nie ma potrzeby importu węgla, ponieważ węgiel zeszłoroczny zalega we wszystkich województwach. Tutaj bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Panie dyrektorze, ja bardzo dziękuję. To jest nie sposób odpowiedzieć na wszystkie postulaty. Ja bym chciała zakończyć to takim podsumowaniem. Tu jeszcze pan poseł Kamil Wnuk ma jedno pytanie do UTK. Ale już to podsumowując – my mamy, mam nadzieję, od UTK raport, jeżeli chodzi o to, jak wygląda ta sytuacja w innych krajach, bo to też czasami dobrze jest znać inne praktyki. Czekamy na te postulaty tutaj, żebyśmy wiedzieli, nad czym pracuje ministerstwo.

Ja widzę jeden główny problem. My możemy sobie rozmawiać tutaj o obniżaniu stawek dostępu itd., natomiast wybrzmiało to tutaj bardzo wyraźnie – największym problemem nie są nawet te opłaty kolejowe, tylko jest dysproporcja pomiędzy konkurencyjnością transportu drogowego a transportu kolejowego i w tym zakresie ja bym chciała na kolejnym spotkaniu usłyszeć, jakie ministerstwo ma propozycje, postulaty. To będzie bardzo trudna droga, ale trzeba po prostu zrobić ten krok. To są zarówno inwestycje w transport kolejowy, to jest oczywiście wsparcie przewozów towarowych, ale to jest też po prostu chociażby realizacja kamieni milowych, do których się zobowiązaliśmy, czyli włączenie kolejnych 1400 km dróg w system dróg płatnych dla transportu towarowego. To są bardzo ważne rzeczy i ja o takie konkretne działania będę chciała prosić ministerstwo, o takie raportowanie na następnym naszym spotkaniu, szczególnie już w kontekście, kiedy będzie zatwierdzany budżet i informacje, czy udało się z MF porozumieć w zakresie stabilnego finansowania, czyli Funduszu Kolejowego.

Teraz oddam głos posłowi Kamilowi Wnukowi – jedno pytanie – i panu prezesowi UTK.

**Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):**

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Ja chciałem zadać jedno krótkie pytanie. Tak naprawdę ten temat już padł dzisiaj na innej podkomisji w sprawie PKP Cargo. Chciałem się zapytać o doniesienia medialne, ale chyba nie tylko medialne, o nadaniu licencji nowemu przewoźnikowi cargo z Ukrainy. Jak to wygląda? No bo tutaj też wiemy, w jakiej kondycji jest ten nasz największy polski przewoźnik. I jak to wpłynie na sytuację, jak chodzi o kolejowy tranzyt cargo? Dziękuję.

**Wiceprezes UTK Marcin Trela:**

Bardzo dziękuję.

To może najpierw odnośnie tego udziału i zaraz na pytania pana posła. Historycznie niski udział tego węgla w tej kategorii – 20%. To jest spadek w stosunku do poprzedniego roku o 10%. Jeżeli patrzymy na przestrzeni dziesięciu lat, to udział w tej kategorii węgiel, ropa naftowa, gaz ziemny – to jest spadek o 16,9 mln t. Żebyście państwo mieli wyobrażenie, czy to dużo, czy to mało, to trzeci największy przewoźnik kolejowy w Polsce, czyli Lotos Kolej, w poprzednim roku przewiózł 15 mln t ładunku. Więc to jest taki spadek w przeciągu dziesięciu lat tego wolumenu ruchu. Największy przewoźnik kolejowy w Polsce, czyli PKP Cargo, w poprzednim roku przewiózł 72 mln t, czyli na przestrzeni dziesięciu lat 16 mln t mniej ładunku oddziałuje na nasz rynek.

Natomiast odnosząc się do pytania pana posła – tak, potwierdzam. Procedowaliśmy wniosek spółki. Domyślam się, że chodzi o spółkę Ukrainian Railways Cargo Poland. Spółka zarejestrowana w Polsce, posiadająca polski numer KRS, z siedzibą w Warszawie. Taki wniosek wpłynął do nas 15 grudnia 2023 r. Wnioskodawca był wzywany o uzupełnienie braków formalnych. Jak ten proces wyglądał i czym się zakończył? Proces wydawania licencji… Tak jak powiedziałem, w 2024 r., czyli przez te ponad już sześć miesięcy, wydaliśmy dziesięć nowych licencji przewoźnikom kolejowym, więc to zainteresowanie wejściem na rynek jest. Do prezesa UTK wpływają takie wnioski i prezes UTK nie ma uprawnienia, ale obowiązek wydania licencji dla przewoźnika kolejowego, jeżeli ten spełni wymogi – i to nie są wymogi krajowe, proszę państwa, to są wymogi europejskie na podstawie właściwych dyrektyw, rozporządzeń, jak i ustawy o transporcie kolejowym, gdzie badamy kilka podstawowych rzeczy, jak wiarygodność finansową, możliwości finansowe, potencjał, czyli przesłanki wynikające z ustawy o transporcie kolejowym. Po spełnieniu takich przesłanek ustawowych, czyli dobrej reputacji, wiarygodności finansowej, kwalifikacji zawodowych, prezes UTK zobligowany jest wydać licencję dla przewoźnika kolejowego. To jest pierwszy etap. Sama licencja to jest jeszcze uprawnienie do wykonywania przewozów kolejowych, czy to pasażerskich, czy towarowych, czy też świadczenia usługi trakcyjnej w zależności od tego, o co taki przewoźnik, jak pozostałych dziewięciu, wnioskował. Tutaj mówimy o usłudze przewozów towarowych w usłudze trakcyjnej. I prezes UTK po spełnieniu tych wymogów, o których powiedziałem, zobligowany jest wydać taką decyzję i taką decyzję 21 czerwca wydaliśmy.

Jeżeli chodzi o potencjał tego przewoźnika, decyzja może być publicznie dostępna, natomiast to są dane zawierające… Ta nasza analiza jest też w uzasadnieniu tej decyzji. Potencjał w pierwszym okresie, to są 3 lokomotywy i 100 wagonów oraz 15 osób zatrudnionych do wykonywania przewozów. Podobnych takich dziewięć decyzji zostało w tym roku wydanych po to, żeby przewoźnik kolejowy mógł funkcjonować, bo konieczny jest też certyfikat bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego, bo tak jak powiedziałem, licencja to jest pierwszy etap. I ten certyfikat procedowany jest obecnie w Agencji Kolejowej UE, ponieważ ten podmiot na to się zdecydował – a ma takie uprawnienia, albo wystąpić do krajowego regulatora, albo do Agencji Kolejowej UE. Taki wniosek został złożony 17 maja 2024 r. i na podstawie informacji, jakie mam z Agencji Kolejowej UE, termin na wydanie takiego certyfikatu bezpieczeństwa – tutaj, w tym przypadku, mówimy o jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa – to jest pięć miesięcy, czyli należy założyć, że to jest 21 października 2024 r. I dopiero wtedy ten przewoźnik może, nie musi… Trzeba też mieć na uwadze, że w przypadku licencji przewoźników kolejowych, w przypadku gdy przewoźnik kolejowy nie świadczy usługi na terytorium Polski, jest podstawa do zawieszenia albo cofnięcia takiej licencji, ale to jakby już w toku kontroli. Więc jeżeli chodzi o całokształt takiej okoliczności, to licencja jest wydana, następnie spółka musi uzyskać jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Agencja Kolejowa UE proceduje ten wniosek. Mam nadzieję, że w tym zakresie odpowiedziałem panu posłowi.

**Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):**

Mogę dopytać się jeszcze o jedno zdanie dosłownie? Jak chodzi o te pozostałe dziewięć podmiotów, bo tutaj pan powiedział, jaka to jest skala? To też są raczej tacy lokalni, regionalni, mniejsi przewodnicy, czy tam jest dużo większa skala niż w przypadku tego podmiotu? Czy to są polskie firmy, czy to są jakieś firmy zagraniczne? Dziękuję.

**Wiceprezes UTK Marcin Trela:**

Panie pośle, nie chciałbym… Znaczy ja mogę wymienić te podmioty, bo to jest na przykład Cedrob Terminale – wydaje mi się, że to jest podmiot, który ma potencjał do tego, żeby wozić. Na przykład G5 Rail sp. z o.o., to są różne podmioty, bo każdy podmiot, który zaczyna, buduje swój potencjał… Więc ta lista też jest jakby dostępna, jakie wnioski, jakie podmioty u nas wnioskują. My jesteśmy zobligowani przepisami ustawy o transporcie kolejowym i musimy każdy taki wniosek procedować i po spełnieniu wymagań zobligowani jesteśmy do wydania licencji dla przewoźnika kolejowego. Pozostałe podmioty to Ecomove Cargo Polska, Lokotrain Polska, Service and Logistics Group, T-Rrail, Trakol, United Multimodal Service, Usługi Przeładunkowe Marta Borsuk, jest jeszcze pięć pozostałych procedowanych.

**Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):**

To ja mam taką prośbę, żeby też nie przedłużać dzisiejszej podkomisji, czy byłaby możliwość, żeby – ja wiem, że one są gdzieś tam dostępne u was na stronie – pani przewodniczącej i członkom podkomisji wysłać listę tych podmiotów, które uzyskały tutaj licencję, wraz z m.in. potencjałem, na jaki złożyli tutaj prośbę o licencję, dobrze? Mówimy tylko o tym 2024 r. Dziękuję bardzo.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Ja tylko dopowiem jedną rzecz, szanowni państwo – dzisiaj na podkomisji porannej mieliśmy taką sytuację, zresztą to się pojawia w przestrzeni medialnej, że wydanie licencji, co jest obowiązkiem, rozumiem, UTK i to nawet nie polskim, tylko unijnym, bo musi być ta wolność gospodarcza. To jest wykorzystywane przez niektóre osoby, niektóre siły polityczne po prostu do takiej walki politycznej, a to nie ma nic wspólnego z sytuacją PKP Cargo. I bardzo bym prosiła, żebyśmy tego właśnie się trzymali, bo rozumiem, że jest to standardowa procedura UTK i stąd to pytanie.

**Wiceprezes UTK Marcin Trela:**

Pani poseł, prezes UTK każdy podmiot, który wnioskuje, traktuje w taki sam, równy i niedyskryminujący sposób, bo do tego nas obligują przepisy europejskie.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Dziękujemy za to wyjaśnienie. Mam nadzieję, że to ukróci wszelkie takie inne polityczne spekulacje.

**Wiceprezydent ZZMK Sławomir Centkowski:**

Czyli problem jest inny, jeśli można, bo mamy 126 licencji czynnych, wydanych, z tego co wiem, na dzień dzisiejszy i szanowni państwo, można wydać kolejne, nie wiem, sto, tysiąc itd. Problem leży gdzie indziej – problem leży w ludziach, którzy będą w stanie świadczyć usługę. Jeżeli ten podmiot, chociażby ukraiński, nie zdobędzie maszynisty, to on żadnego pociągu nie przeprowadzi. Cały kłopot polega na tym, że szkolenie maszynisty to jest prawie proces dwóch lat, więc dziś coś trzeba zrobić, żeby tych maszynistów w tani sposób pozyskać. I tutaj jest problem.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Tak, to jest bardzo kluczowy temat.

**Poseł Mariusz Krystian (PiS):**

Jeśli można, pani przewodnicząca, w tytule uzupełnienia – oczywiście tutaj ja osobiście, ani wiele osób, nie ma zarzutu do UTK, że w jakiś preferencyjny sposób traktuje tego nowego przewoźnika – postępuje zgodnie z procedurą.

Ja, jak i wielu komentatorów tej sytuacji, wskazuję na jakąś taką zadziwiającą koincydencję zdarzeń, kłopotów PKP Cargo z tym, że nowy podmiot powstaje i nie, że jest preferowany czy jest specjalnie traktowany przez polskie urzędy, tylko chodzi o to, że właśnie ten nowy gracz może przejąć znaczącą część handlu i przewozu towarowego w Polsce po prostu. I na to zwracam uwagę, nie na to, że UTK w jakiś sposób preferencyjny traktuje nowego gracza na polskim rynku.

**Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:**

Tak, jeśli tylko można, bo tutaj zresztą pani przewodnicząca wspomniała – to był dokładnie kwiecień 2022 r., jeżeli dobrze pamiętam – Kraków. Memorandum podpisane przez ówczesnego premiera Ukrainy i Polski o utworzeniu polsko-ukraińskiej spółki przewozowej. Ona na początku miała zająć się przewozem zboża. Do tego nie doszło, tych konsekwencji już nie będziemy wspominać. Potem koleje ukraińskie szukały na naszym rynku przewoźnika, który ewentualnie chciałby się sprzedać – ja tu nazw nie będę wymieniał. Jak do tego też nie doszło, to w końcu zdecydowali się na własną licencję. Też nie jestem upoważniony do tego, żeby mówić o innych dużych, powiedzmy, oligarchach ukraińskich, którzy chcieliby wejść na nasz rynek. Ja uważam, że zrobiliśmy błąd, że nie podjęliśmy tej rękawicy i nie założyliśmy wspólnego biznesu PKP Cargo Ukraina, bo wtedy ten proces przewozu my byśmy kontrolowali, a tak to oddaliśmy i te miesiące zmarnowano. Ukraińcy postanowili własnymi siłami, a te trzy lokomotywy – czy tam ile – to na pewno jest tylko początek.

**Poseł Mariusz Krystian (PiS):**

Nie założyli własnymi siłami, tylko ktoś im pomagał.

**Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Bardzo proszę do mikrofonu. Ale szanowni państwo, musimy kończyć już nasze spotkanie, bo zaraz, o 16:00, jest kolejna podkomisja. To była pierwsza podkomisja. Myślę, że też będziemy zapraszać więcej przedstawicieli tej branży przewoźników, bo dzisiaj faktycznie to był taki troszeczkę okrojony skład, ale przede wszystkim, tak jak mówiłam, będziemy czekać na informacje ze strony rządowej o podjętych działaniach.

Bardzo państwu dziękuję za to spotkanie. Mamy diagnozę, wiemy, gdzie jest problem, i teraz będziemy musieli współpracować na rzecz jego rozwiązania. Dziękuję.